

საზღვაო პორტების
კონკურენტუნარიანობა და დარგობრივი
ინფრასტრუქტურის ტრანსფორმაციის
თანამედროვე სტრატეგიები



ლევან გვარიშვილი

ლევან გვარიშვილი

**საზღვაო პორტების
კონკურენტუნარიანობა და დარგობრივი
ინფრასტრუქტურის ტრანსფორმაციის
თანამედროვე სტრატეგიები**

მონოგრაფია

ბათუმი - 2026

ნაშრომში შესწავლილია და გამოკვლეულია საქართველოსა და შავი ზღვის საკონტინენტო გადაზიდვების ბაზარი და ტერმინალების ტვირთბრუნვა. მოცემული დასკვნები და რეკომენდაციები დიდ დახმარებას გაუწევს აღნიშნულ პრობლემატიკაზე მომუშავე სპეციალისტებს. კვლევის მასალების ნაწილის გამოყენება შესაძლებელი იქნება შესაბამისი მიმართულების სასწავლო კურსებში, ასევე ნაშრომის ძირითადი დებულებები დახმარებას გაუწევს მაგისტრანტებს სამაგისტრო ნაშრომების, ხოლო დოქტორანტებს სადოქტორო ნაშრომების მომზადების პროცესში. იგი აგრეთვე განკუთვნილია მკითხველთა იმ წრისათვის, რომლებიც დაინტერესებულნი არიან მონოგრაფიაში წარმოდგენილი პრობლემატიკით.

სამეცნიერო რედაქტორი:

ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის

სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი

ბადრი გეჩბაია

რეცენზენტები:

ანზორ აბრალავა - საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის წევრ-კორესპონდენტი, ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი, საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორი,

გელა მამულაძე - ეკონომიკის დოქტორი, ბათუმის შოთა

რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი

რამინ ცინარიძე - ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი,

ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტის

ასოცირებული პროფესორი

შინაარსი

შესავალი	5
ლიტერატურის მიმოხილვა	10
თავი 1. საზღვაო პორტები მსოფლიო ეკონომიკურ ურთიერთობათა სისტემაში	28
1.1. პორტის ობიექტები, როგორც საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფის ფაქტორი: ისტორიული და ეკონომიკური ასპექტი	28
1.2. საზღვაო პორტები, როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ელემენტები	38
1.3. სატრანსპორტო კომპლექსი რეგიონის საგარეო ურთიერთობების უზრუნველყოფაში: თეორიული ასპექტი	64
თავი 2. პორტების სტრუქტურული და ორგანიზაციული განვითარების სტრატეგია	76
2.1. პორტების განვითარების სტრატეგიული მიმართულებების ეკონომიკური და ტექნიკური დასაბუთება	76
2.2. საერთაშორისო პორტების გაადგილება და მათი წვლილი რეგიონის ეკონომიკის განვითარებაში	102
თავი 3. პორტებში ინვესტირების ძირითადი მიმართულებები	149
3.1. საინვესტიციო სტრატეგია პორტების ხელახალი აღჭურვისა და განვითარების მიმართულებით	149
3.1.1. პორტების განვითარებაში არსებული დეპრესიის დაძლევა	150
3.1.2. ქვეყნის და რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისათვის არსებული შეზღუდვებისა და საფრთხეების ანალიზი	152
3.1.3. პორტების განვითარებაში არსებული შეზღუდვების აღმოფხვრა და საინვესტიციო სტრატეგიის დასახვა	154

3.1.4. საინვესტიციო სტრატეგიული ამოცანების გადასაჭრელად აუცილებელი ღონისძიებების შემუშავება	158
3.2. საპორტო მანქანა-დანადგარების ლიზინგი, როგორც ინვესტიციის ფორმა პორტების განვითარებაში	162
თავი 4. პორტების განვითარების ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფორმების სრულყოფა	177
4.1. ფინანსური და სამრეწველო გაერთიანებების შექმნის ეკონომიკური და სამართლებრივი დასაბუთება	177
4.2. საქართველოს დარგობრივი ინფრასტრუქტურის განვითარების მაკოორდინირებელი ინსტიტუტის შექმნა	193
4.3. პორტების მონაწილეობა არაკომერციულ საქმიანობაში	210
დასკვნები და რეკომენდაციები	222
გამოყენებული ლიტერატურა	228

შესავალი

საკვლევი თემის აქტუალობა. გლობალური ეკონომიკისთვის დღეს არასტაბილური დროა. საერთაშორისო ფინანსური და სასაქონლო ბაზრები ჯერ კიდევ სრულად არ იყო გამოსული 2008 წლის გლობალური ფინანსური კრიზისიდან, რასაც 2020 წლის პანდემიური კოლაფსი დაერთო და გლობალური მშპ-ს ზრდა არასტაბილური და დაბალი გახადა. გეოპოლიტიკური დაძაბულობა, გაურკვეველობა გლობალურ სასაქონლო ბაზრებზე, აშშ-ს მთავრობის რეკორდული ვალი, ბრიტანეთის მიერ ევროკავშირის დატოვება, ომი უკრაინაში - ყველა ეს ფაქტორი არ იწვევს ოპტიმიზმს და არ უწყობს ხელს გლობალური ეკონომიკის სწრაფ აღდგენას. ამ მხრივ განსაკუთრებით აქტუალურია ეკონომიკური ზრდის ახალი მამოძრავებლების ძიება, რაც გამოიწვევს მსოფლიო ეკონომიკის სხვა სექტორის განვითარებას.

რეგიონების და მთლიანად მსოფლიოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია ტრანსპორტი, რომელიც ასრულებს ინტეგრირებულ ფუნქციას. სატრანსპორტო სისტემა არა მხოლოდ მნიშვნელოვან როლს ასრულებს რეგიონების გეოგრაფიული ხელმისაწვდომობის გაზრდაში, არამედ პირდაპირ გავლენას ახდენს ბიზნეს საქმიანობაზე, რაც ხელს უწყობს საქონლისა და მომსახურების ბაზარზე ფიზიკურ წვდომას.

საზღვაო ტრანსპორტს უკავია უმეტეს შემთხვევაში ჩამოყალიბებული საერთაშორისო ვაჭრობის მოცულობის 80%. სატრანსპორტო ქსელის ძირითადი ელემენტებია საზღვაო პორტები, რომლებიც ამაღროუღად წარმოადგენს ტერიტორიებს. ეს ტერიტორიები გამოიყენება ეკონომიკური საქმიანობისთვის და ძალიან ხშირად აქვთ განსაკუთრებული სტატუსი. საერთაშორისო

სო საზღვაო ტრანსპორტის განვითარების თანამედროვე ტენდენციებმა განაპირობა ცენტრი-პორტების - საზღვაო ნავსადგურების ჩამოყალიბება, რომლებიც ემსახურებიან როგორც უმსხვილეს რეგიონულ სადისტრიბუციო ცენტრებს, ასევე ტვირთის გადაზიდვის ადგილებს და ტვირთის დასაწყობებას.

დარგის ამ ტენდენციების, გლობალიზაციის პროცესისა და სატრანსპორტო სექტორის, როგორც ეკონომიკური საქმიანობის სახეობის მნიშვნელობის, გათვალისწინებით, პორტები (და განსაკუთრებით ცენტრი-პორტები) შეიძლება განვითარების პრიორიტეტულ სფეროებად იქცნენ რეგიონებისთვის, სადაც ისინი მდებარეობს.

კვლევის მიზანი და ამოცანები. ამ კვლევის მიზანია საერთაშორისო ცენტრი-პორტების, როგორც რეგიონული განვითარების ფაქტორების როლისა და მნიშვნელობის იდენტიფიცირება შავი ზღვის ქართული პორტების მაგალითის გამოყენებით.

ამ მიზნის მისაღწევად დასახულია შემდეგი ამოცანები:

1. ისტორიულ-ეკონომიკურ ასპექტში მსოფლიო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფის ფაქტორად საპორტო ეკონომიკის როლისა და ადგილის განსაზღვრა;
2. „ცენტრი-პორტის“ კონცეფციის თეორიული მიდგომების სისტემატიზაცია;
3. უცხოური გამოცდილების თეორიული ანალიზის საფუძველზე განისაზღვროს სატრანსპორტო კომპლექსის წვლილი რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაში;
4. განისაზღვროს ევროკავშირის უმსხვილესი მოქმედი პორტების გავლენა იმ რეგიონების ეკონომიკაზე, სადაც ისინი მდებარეობს;
5. განისაზღვროს შავი ზღვის რეგიონში - პორტების ფორმირების არსებობა და პერსპექტივები;

6. გარკვეული პორტების განვითარების დინამიკის ანალიზის საფუძველზე, შეაფასდეს ქართული პორტების განვითარების მიზანშეწონილობა და პერსპექტივები.

კვლევის ობიექტი და საგანი. კვლევის ობიექტს წარმოადგენს -პორტები, მათი ფორმირების პირობები და სამოქმედო საეკონომიკური პოლიტიკა. კვლევის საგანია ეკონომიკური ურთიერთობების ერთობლიობა, რომელიც წარმოიქმნება შავი ზღვის რეგიონში - პორტების ფუნქციონირების პროცესში.

კვლევის მეთოდები. კვლევაში გამოყენებული იყო შემეცნების ზოგადი სამეცნიერო მეთოდები - ანალიზი, სინთეზი, ინდუქცია, დედუქცია, შედარებითი ისტორიული და ეკონომიკური ანალიზი, ასევე სტატისტიკური ანალიზი და რეგრესიული და ექსტრაპოლაციური მოდელების აგება.

კვლევის მეცნიერული სიახლე. კვლევაში მოხდა საერთაშორისო საზღვაო პორტების შესახებ არსებული იდეებისა და ცოდნის სისტემატიზაცია, რამაც შესაძლებელი გახდა საერთაშორისო საზღვაო პორტის კონცეფციის განესაზღვრა დღევანდელ ეტაპზე და შავი ზღვის პორტებისა და სხვა სამრეწველო ობიექტების გაადგილების შედეგების შეჯამება. მიღებული შედეგები შეიძლება გამოყენებულ იქნას საკონტეინერო ტვირთების განაწილებისა და გლობალური სატრანსპორტო სისტემების კონცეფციის შემდგომი განვითარებისთვის, ასევე რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და ტრანსსასაზღვრო/საერთაშორისო თანამშრომლობის პროგრამებში.

გარდა ამისა:

1. საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობის განვითარების შედეგებით ისტორიული ანალიზის საფუძველზე ნაჩვენებია, რომ საპორტო ეკონომიკა მოქმედებდა არა მხოლოდ როგორც საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველმყოფი ძირი-

თადი ფაქტორი, არამედ როგორც მსოფლიო ეკონომიკის სუბიექტი. თეორიული წყაროების შესწავლამ შესაძლებელი გახადა იმის დასაბუთება, რომ პორტების მდებარეობამ ხელი შეუწყო, ერთი მხრივ, საერთაშორისო ვაჭრობაში მონაწილეობა მიერ სატრანსპორტო ხარჯების ოპტიმიზაციას და, მეორე მხრივ, მათ ჩართულობას საერთაშორისო წარმოების სისტემებში.

2. გამოვლენილია, რომ თანამედროვე საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში პორტები მოქმედებენ, როგორც საზღვაო ინფრასტრუქტურის ძირითადი ელემენტები, რომლებშიც ხორციელდება საერთაშორისო რეგიონის საკონტეინერო ტვირთების უდიდესი ნაწილის ბოლომდე გადაზიდვა, როგორც საზღვაო, ასევე სახმელეთო სატრანსპორტო გზებით.

3. დასაბუთებულია, რომ პორტები, როგორც საზღვაო სატრანსპორტო საწარმოები, ერთის მხრივ, ხელს უწყობენ საერთაშორისო ვაჭრობას, მეორე მხრივ კი ხელს უწყობენ სახმელეთო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ხაზოვან ობიექტებზე დატვირთვის ზრდას და უარყოფითად მოქმედებენ რეგიონის ეკოლოგიურ მდგომარეობაზე. რეგიონის განვითარებაზე პორტების გავლენა იზრდება, რადგან ისინი მონაწილეობენ გლობალურ წარმოების სისტემებში (GPS) ცენტრიდანული ძალების ფორმირებისა და მოქმედების გამო. გარდა ამისა, პორტებს, როგორც ეკონომიკურ სუბიექტებს, საწარმოო ობიექტების განთავსებისთვის მიმზიდველი მდებარეობა ახასიათებთ.

4. ევროპის უმსხვილესი პორტების და მათი განთავსების რეგიონების ეკონომიკების შესახებ სტატისტიკური მონაცემების რეგრესიული ანალიზის საფუძველზე დადგინდა, რომ პორტებს, როგორც საზღვაო სატრანსპორტო საწარმოებს, აქვთ მნიშვნელოვანი გავლენა მხოლოდ GRP-ის დონეზე. ამასთან, გაირკვა, რომ პორტის, როგორც ტერიტორიის განვითარების, მაჩვენებელი

ბელში ძალიან მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს რეგიონულ მრეწველობას – განხილული პორტების ადმინისტრაციულ საზღვრებში გაადგილებულ სანარმოებს.

5. დადგენილია, რომ ამჟამად შავი ზღვის რეგიონში ვერც ერთი პორტი (ბათუმის პორტი, ფოთის პორტი და ყულევის პორტი) ვერ აკმაყოფილებს -პორტის კრიტერიუმებს, მაგრამ ბათუმის პორტს აქვს პერსპექტივა, გახდეს -პორტი: ტრანზიტული ტვირთის გადამუშავებაზე ფოკუსირებისა და ტვირთბრუნვის მთლიანი ზრდის შედეგად, პორტი გახდება შუა და შორეული აზიის ქართული „შესასვლელი კარიბჭე“.

კვლევის თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა. ნაშრომის თეორიული მნიშვნელობა არის -პორტების არსის შესახებ მეცნიერული ცოდნის დამატება და განზოგადება. ამ კვლევის პრაქტიკული მნიშვნელობა მდგომარეობს კვლევის შედეგების გამოყენების შესაძლებლობაში: რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების პროგრამებში და ანალიტიკურ სამუშაოებში, მათ შორის, სახელმწიფო ხელისუფლების აღმასრულებელი ორგანოების დაკვეთით;

1. ტრანსსასაზღვრო და საერთაშორისო თანამშრომლობის პროგრამების ფარგლებში პერსპექტიული პროექტების გამოვლენისას;
2. როგორც ეროვნული, ისე ტრანსნაციონალური კომპანიების მიერ საინვესტიციო გადაწყვეტილებების მიღებისას;
3. უმაღლეს საგანმანათლებლო დაწესებულებებში სამეცნიერო სტატიების, სახელმძღვანელოებისა და მონოგრაფიების, აგრეთვე სპეციალური კურსების ფორმირებისას.

ლიტერატურის მიმოხილვა

ტრანსპორტის როლი საერთაშორისო ვაჭრობასა და განვითარებაში ხაზგასმულია არაერთი უცხოელი და ქართველის მეცნიერის ნაშრომში, ესენია: ა.სმიტი, დ.რიკარდო, ფ.ბროდელი და სხვა. ტრანსპორტის როლის, როგორც რეგიონის განვითარებისა და საზღვაო ინფრასტრუქტურის ცალკეული ობიექტების სივრცითი ადგილმდებარეობის თეორიული დასაბუთება იყო გერმანული გეოგრაფიული სკოლის წარმომადგენლების ეკონომიკის ჯ. ტუნენის, ვ.ლონდჰარდტის, ა.ვებერის, ა.ლემის ფუნდამენტური ნაშრომები გაადგილების თეორიის ფარგლებში. ა.ლემის იდეები გადაამუშავეს ვ.კრისტალერმა, ტ.ჰაგერსტრანდმა, რომლებმაც მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანეს თეორიული ეკონომიკის რეგულირების თეორიის შემუშავებაში. სამრეწველო სანარმოებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ობიექტების სივრცითი მდებარეობის თანამედროვე ტენდენციები აისახება ახალი ეკონომიკური გეოგრაფიის სამეცნიერო სკოლის წარმომადგენლების ნაშრომებში. საერთაშორისო ტვირთების განაწილების და მათი სატრანსპორტო მხარდაჭერის დასაბუთებაში განსაკუთრებული წვლილი შეიტანეს ა. დიქსიტმა, ჯ. სტიგლიცმა, პ.კრუგმანმა, მ. ფუჯიტამ, ე. ვენბლესმა, ჯ.ფ.ტიესმა, ვ.იზარდმა. სამრეწველო ოლქების და ინოვაციური რეგიონების განვითარების თეორიული კვლევები აწარმოეს ა.მარშალმა და მისმა მიმდევრებმა კ.აროუ, პ.რომერმა, ჯ.ჯეიკობსმა. „ახალი სამრეწველო რაიონების“ შესწავლაზე მუშაობა აწარმოეს მ.პაუორმა, ს. სეიბლმა, მ. სტორპერმა, ა. სკოტმა და ე. მარკუზენმა. განსაკუთრებით საინტერესოა შრომები სამრეწველო ბაზრების თეორიაზე - ამ თეორიის შემუშავებაში წვლილი შეიტანა ჟ.ჟ. ტიროლმა, ფ.შერერმა, დ.როსიმ, კ. რიხტერმა. სა-

მეცნიერო კატეგორიის „რეგიონის“ ფორმირებაში უდიდესი წვლილი უკავშირდება რუსი მეცნიერს აკადემიკოს ა. გრანბერგს. საერთაშორისო რეგიონები, როგორც სამრეწველო ობიექტების და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მდებარეობა, ასევე საერთაშორისო ეკონომიკის აქტიური აქტორები და მათი ურთიერთობები ღრმად იქნა შესწავლილი საგარეო ეკონომიკური სკოლების წარმომადგენლების მიერ სამრეწველო სფეროებში. უცხოელ მკვლევრებს შორის ინდუსტრიული ტერიტორიების შესწავლაში მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანეს იტალიური სკოლის წარმომადგენლებმა - გ.ბეკატინიმ, ა.ბაგნასკომ, ი.პანიჩიამ, ს.ბრუსკომ და ჩ.პიეტრობელიმ. ამ კვლევის ფარგლებში შემუშავებული იქნა ცნების „პორტი-ი“ თეორიული განმარტება - ტ. ნოტებუმის, ჯ. პ. როდრიგესის, ა. ბერდის, კ. ფაგერ-ჰოლტის, ე. გაის, რ. მაკალას, თ. ფაინის, ჰ.ს. ნამას, დ.ვ. სონგის, მ.სტოპფორდის ნაშრომებზე დაყრდნობით.

ინფრასტრუქტურულ პრობლემებს დიდი ყურადღება ეთმობა უცხოელი და ქართველი მკვლევრების მიერ. საკმარისია მოვიყვანოთ ისეთი მეცნიერების ნაშრომები, როგორებიც არიან პ. როზენშტეინ-როდანი, ა.ვჰირშმანი, რ.ენურკე, ვ.როსტოუ, პ. სამუელსონი, ა. იანგსონი, კ. მიულერ-ბულოვი, ა. პისენტი, რ. იოჰიმსენი, რ. ფრეუ, ი. სიმონსი, ხ. აფჰელდი, ხ. ზინგერი და სხვა.

გვინდა აღვნიშნოთ, რომ ამ მეცნიერთა ნაშრომების შინაარსის განხილვა თუ კრიტიკა არა ერთი ავტორის სამეცნიერო მიმოხილვის თემა გამხდარა და ჩამოყალიბებულია ზოგადი აზრი, როგორც დარგის კლასიკოსების მიერ შექმნილი ფუნდამენტური ნაშრომების შესახებ. ამდენად, ზემოთ ჩამოთვლილი ავტორების კრიტიკული გადააზრება არ ზედმეტად და უხერხულადაც კი მივიჩნიეთ.

კვლევის ამ მიმართულებით, მისი განვითარების პრობლემებზე, სისტემის ფორმირებისა და განვითარების საკითხებზე აქტიურად მუშაობენ ქართველი მეცნიერები: პროფ., პ. ბერაია (ბერაია, 2023); პროფ., ქ. გოლეთიანი (გოლეთიანი, 2020; 2024); პროფ., ბ. გეჩბაია (გეჩბაია: 2020); დოქტორი, ა. წილოსანი (წილოსანი, 2023); პროფ., გ. გითოლენდია (გითოლენდია, 2018); პროფ., გ. ტყეშელაშვილი (ტყეშელაშვილი, (2027); დოქტორი მ. ფეიქრიშვილი (ფეიქრიშვილი, 1998); დოქტორი, ტ. ქოქოლაძე (ქოქოლაძე, 2012); დოქტორი ს. ჯაფარიძე (ჯაფარიძე, 2022) და სხვები.

ნებისმიერი ეკონომიკური კატეგორიის მახასიათებლების არსის და მასთან დაკავშირებული ფორმირებისა და განვითარების მეთოდოლოგიური პრობლემების გააზრება ობიექტურად გულისხმობს კატეგორიის შინაარსობრივი მხარის კონკრეტული კონცეპტუალური აპარატის გამოვლენას, მდგომარეობის ეფექტიანობის ანალიზსა და შეფას. ეს ტრადიციულია სამეცნიერო კვლევაში, ვინაიდან ნებისმიერი შესწავლილი კატეგორიის ტერმინოლოგიური კომპონენტი განსაზღვრავს თავად თეორიის არსებით შინაარსს. ეს მეთოდოლოგიური მიდგომა აუცილებელს ხდის პრობლემის განხილვას მისი წარმოშობისა და შემდგომი განვითარების, ანუ გენეზისის კუთხით.

კვლევის მიზნიდან და ინფრასტრუქტურის არსის განსახილველად დასახული ამოცანების ბუნებიდან გამომდინარე, შეიძლება გამოიყოს შემდეგი პრობლემები: ქრონოლოგიური, გენეალოგიური, სტრუქტურულ-ლოგიკური, ფუნქციური. ბოლო ორი, როგორც ჩანს, ყველაზე მნიშვნელოვანია.

რიგი ქვეყნების ეკონომიკურ ლიტერატურაში ტერმინი „ინფრასტრუქტურის“ გამოყენების პირველი მცდელობების გამოჩენის ქრონოლოგიის საზღვრები, უმეტესწილად, ძალიან

გაურკვეველია. ნაშრომების ნაწილში მითითებულია ომისშემდგომი პერიოდი - XX საუკუნის 40-იანი წლების დასასრული, რამდენიმე წყაროში ნათქვამია, რომ ეს ტერმინი ეკონომიკურ მეცნიერებაში 1955 წელს შემოიღო ამერიკელმა ეკონომისტმა პ. როზენშტეინ-როდანმა.

ავტორთა შორის, რომლებიც იზიარებენ ამ თვალსაზრისს, არის პოლ სამუელსონი, რომელიც თვლის, რომ პ. როზენშტეინ-როდანმა შემოიტანა „ინფრასტრუქტურის“ კონცეფცია „მიმდებარე სოციალური გარემოს ყველა პირობისთვის, რათა კერძო დარგი იყოს იმ მდგომარეობაში, რომ შეძლოს პირველი გარღვევის მოხდენა“. შემდგომში, ამან ასევე განსაზღვრა დასავლელი თეორიტიკოს-ეკონომისტების ინფრასტრუქტურის კვლევის სპეციფიკური ეკონომიკური სფერო, როგორც სოციალური წარმოების განვითარების ზოგადი პირობების კონცეფცია, რომელიც მიზნად ისახავს კერძო კაპიტალის განვითარებისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნას.

კიდევ ერთი ეკონომისტი, ინგლისელი ა. იანგსონი, ამ ტერმინის აღმომჩენს ჰ.სინგერს უწოდებს, რომელიც 40-იანი წლების დასაწყისში საკუთარ ნაშრომებში იყენებდა კონცეფციას „overhead capital“ - ინფრასტრუქტურას. ამ პერიოდში სხვადასხვა დასავლელი ეკონომისტის მონოგრაფიაში ტერმინი „ინფრასტრუქტურის“ გამოჩენა დაკავშირებული იყო კოლონიური დამოკიდებულებიდან გამოსული ქვეყნების მდგომარეობის ანალიზთან და ეკონომიკური განვითარების თეორიული პრობლემების წარმოჩენასთან.

დასავლელი მკვლევარების ცალკეული განცხადებებიც კი მიუთითებს, რომ ერთერთ მთავარი საკითხს წარმოადგენს ინფრასტრუქტურის ფუნქცია. ეს მეტად საყურადღებო თეზაა, განსაკუთრებით საქართველოში განვითარებადი ბაზრის სისტე-

მისთვის. ფუნქციების განსაზღვრამ, უპირველეს ყოვლისა, უნდა გამოავლინოს ინფრასტრუქტურული საქმიანობის სპეციფიკა, რათა გახდეს საწყისი წერტილი, რომელიც გამოყოფს ინფრასტრუქტურულ სექტორებს ეროვნული ეკონომიკის სხვა სექტორებისგან. სამწუხაროდ, დღევანდელი განმარტებების უმეტესობა არ აკმაყოფილებს ამ მოთხოვნას.

მოცემული ეკონომიკური კატეგორიის არსებით შინაარსს თუ დაფუძნულობით, უნდა აღინიშნოს, რომ პ. როზენშტეინ-როდანმა ინფრასტრუქტურაში შეიყვანა „ეკონომიკის ძირითადი სექტორები (ენერგეტიკა, ტრანსპორტი, კომუნიკაციები), რომელთა განვითარება წინ უსწრებს უფრო სწრაფ მომგებიან და პირდაპირ მწარმოებლურ ინვესტიციებს“. ანალოგიურ თვალსაზრისს იზიარებდა ჰ. სინგერი, რომელიც გამოყოფდა „პირდაპირ საწარმოო კაპიტალს“ და „ზედნადებ“ კაპიტალს. ამ პოზიციის განვითარების შედეგად, ის მივიდა დასკვნამდე, რომ ქვეყნებში, რომლებიც ქმნიან საბაზრო ურთიერთობების სისტემას, საჭიროა გარკვეული სტრატეგიის დაცვა საინვესტიციო პოლიტიკაში, რამაც ეკონომიკის განვითარებაში შეიძლება გამოიწვიოს „კუმულაციური პროცესი“. მისი აზრით, ამ ქვეყნებში ინფრასტრუქტურაში განხორციელებულმა ინვესტიციებმა ხელი უნდა შეუწყოს ეროვნული შემოსავლის ზრდას, რაც მომავალში ინვესტიციების ზრდის სტიმულირებას შეუწყობს ხელს. ეს განსხვავდება განვითარებული ქვეყნების საინვესტიციო პოლიტიკისგან, სადაც ინვესტიციები თითქმის ავტომატურად, ბაზრის მარეგულირებელი მექანიზმის გავლენით, მიმართულია ყველა სექტორსა და საქმიანობაზე.

პ. სამუელსონი იცავდა მსგავს თვალსაზრისს და აღნიშნავდა, რომ სახელმწიფო მიზანმიმართულად ახორციელებს ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურაში, რადგან „საჯარო დამხმარე კაპი-

ტალის ზრდა“ ქმნის „არამატერიალურ სარგებელს, საიდანაც კერძო ინვესტორებისთვის ფულადი მოგების მოლოდინი შეუძლებელია“, ვინაიდან „ზოგიერთი მათგანის მასშტაბი ზედმეტად დიდია შეზღუდული კერძო კაპიტალის ბაზრისთვის, ზოგი კი იმდენად დიდ პერიოდს მოითხოვს მოგებაზე წასასვლელად, რომ კერძო ინვესტორებისთვის უინტერესო ხდება“.

გაცნობიერებულ იქნა ის ფაქტი, რომ ინფრასტრუქტურის შექმნას თავისთავად არ მოაქვს მოგება. დადგინდა, რომ რაც უფრო მაღალია ინფრასტრუქტურის განვითარების დონე, მით უფრო სწრაფად და ადვილად შემოდის რეგიონში ინვესტიციები და სამუშაო ძალა, ჩქარდება ეკონომიკური განვითარება და უმჯობესდება ადამიანების ცხოვრება და კეთილდღეობა. და, პირიქით, რაც უფრო დაბალია ინფრასტრუქტურის განვითარების დონე, მით უფრო ნელა ან უფრო დიდ ფასად ხდება წარმოების განვითარება, მით უფრო მძიმეა ადამიანების ცხოვრება. აღსანიშნავია ინფრასტრუქტურის ორი მნიშვნელოვანი მახასიათებელი:

○ პირველი - ინფრასტრუქტურა, როგორც წესი, შექმნილია იმისთვის, რომ ხელი შეუწყოს ფუნქციების შესრულებას რამდენიმე დარგში, ე.ი. ის ბუნებით ატარებს სექტორთაშორის ხასიათს. ასეთი ინფრასტრუქტურული ელემენტებია:

- ტრანსპორტი,
- ენერგეტიკული სისტემები,
- კომუნიკაციები,
- საინფორმაციო ქსელები და ა.შ.

აქედან გამომდინარეობს, რომ ინფრასტრუქტურა ასრულებს ინტეგრაციის ფუნქციას დარგებს, რეგიონებსა და სახელმწიფოებს შორის.

○ მეორე თავისებურება არის ის, რომ ინფრასტრუქტურა არ ქმნის მატერიალურ სიმდიდრეს, ის ასრულებს დამხმარე ფუნქციას. ამასთან დაკავშირებით, საჭიროა ამ პროცესში მისი განვითარების სპეციალური, ხშირად არასაბაზრო მექანიზმების, ასევე სხვადასხვა დაინტერესებული დარგის მონაწილეობა. ინფრასტრუქტურის განვითარებაში სწორედ აქედან გამომდინარეობს სექტორთაშორისი, ადგილობრივი, რეგიონული, სახელმწიფო ხელისუფლებათა და საერთაშორისო ორგანიზაციების განსაკუთრებული როლი

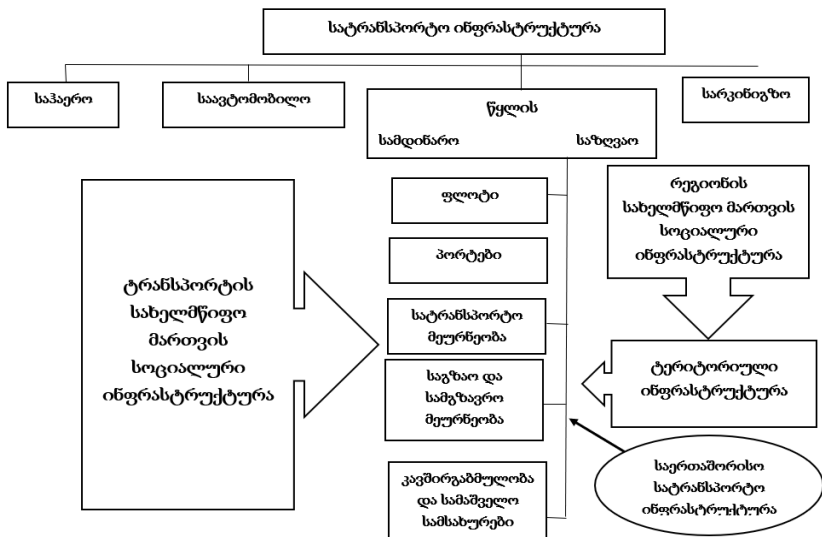
ინფრასტრუქტურის კლასიფიცირება შესაძლებელია სხვადასხვა კრიტერიუმების მიხედვით:

- 1) ადამიანის საქმიანობის სფეროების მიხედვით;
- 2) ამ საქმიანობის დარგების (ფუნქციების) მიხედვით;
- 3) განაწილების მოცულობის მიხედვით;
- 4) სივრცის მიხედვით.

სავაჭრო გადაზიდვის საზღვაო ინფრასტრუქტურა წარმოდგენილია პორტებით, ფლოტებით, წყლის ტრანსპორტის სამრეწველო საწარმოებით, ტრეკებისა და წყლის მართვის, სამაშველო, სანავიგაციო და საკომუნიკაციო სერვისებით.

სამრეწველო წყალსატრანსპორტო საწარმოების პოზიცია სხვადასხვა ინფრასტრუქტურულ კლასიფიკაციაში ყველაზე ნათლად ნაჩვენებია ნახაზზე 1.

**ნახაზი 1. წყლის ტრანსპორტის სამრეწველო საწარმოების
პოზიციის ზოგადი სქემა რეგიონის სატრანსპორტო და
სამრეწველო ინფრასტრუქტურაში**



(შედგენილია ავტორის მიერ) (Gross, 2008)

ამავდროულად, რეგიონის ეკონომიკური სტრუქტურის განსაზღვრა შორს არის ყველა იმ ტერმინოლოგიური და მეთოდოლოგიური სირთულის ამოწურვისაგან, რომლებიც წარმოიქმნება კონკრეტული დარგობრივი ან ტერიტორიული სისტემის ფორმირების თავისებურებების აღწერისას. მაგალითად, გარკვეულ სირთულეს წარმოადგენს რეგიონული ეკონომიკური კომპლექსის დარგობრივი კლასიფიკაცია. ამ შემთხვევაში, მის დასახასიათებლად გამოყენებული ცნებები ასევე იწვევს კამათს ეკონომისტებს შორის. თუ ისეთი ცნებები, როგორიცაა „სპეციალიზაციის ინდუსტრიები“, „დამხმარე და მონათესავე დარგები“ უკვე მეტ-ნაკლებად კარგად არის ჩამოყალიბებული, ტერმინის

„ინფრასტრუქტურა“, რომელიც შედარებით ცოტა ხნის წინ გამოჩნდა რეგიონულ ეკონომიკაში, განსხვავებული ინტერპრეტაციები აქვს. (Ansoff, 1979)

ეკონომიკური, დარგობრივი და ტერიტორიული სისტემების განაწილება შეიძლება გაგრძელდეს რეგიონული კომპლექსის სხვა, ქვედა დონეზე. მაგალითად, მის ტერიტორიაზე წარმოქმნილი ძირითადი ტერიტორიულ-წარმოების კომბინაციები ასევე შეიძლება ჩაითვალოს **დარგობრივ სისტემებად**, რომელთა ძირითადი ელემენტებია სპეციალიზაციის განშტოებები ან დარგობრივი კომპლექსები; ანდა **ტერიტორიულ სისტემებად**, რომელთა ძირითადი ელემენტებია კვანძები და ცენტრები. ინფრასტრუქტურის ეს სისტემური კლასიფიკაცია შეიძლება თანმიმდევრულად განხორციელდეს მეურნეობის ძირითად ეკონომიკურ ერთეულამდე - საწარმომდე, რომლის დონეზეც ინფრასტრუქტურის განაწილება უკვე კარგავს თავის ეკონომიკურს და იძენს წმინდა ტექნოლოგიურ მნიშვნელობას. (Clemen, 2016)

ფენომენის არსის გამოსავლენად მნიშვნელოვანია მსგავსების დადგენა ინფრასტრუქტურული საქმიანობის ტიპების შიდა ინდუსტრიულ ჯგუფებს და სექტორთშორის ინფრასტრუქტურულ დარგებს შორის. ამისათვის საჭიროა რეგიონული ეკონომიკური კომპლექსის მრეწველობისა და წყლის ტრანსპორტის შიდა დარგობრივი ინფრასტრუქტურის შემადგენლობის ანალიზი.

დარგში, საკუთარი სპეციფიკური თვისებების მქონე შიდა-დარგობრივ საქმიანობად გვევლინება:

- საერთო სატრანსპორტო ორგანიზაციები;
- საშუალებები და კომუნიკაციები;
- მატერიალურ-ტექნიკური მომარაგების ზოგადი სისტემა;
- საერთო ენერგოსისტემა;
- დარგის შიდა კომუნიკაციის სისტემა;

- პერსონალის მომზადების სისტემა;
- მმართველი ორგანოები და ა.შ.

წყლის ტრანსპორტში, მრეწველობის მსგავს საქმიანობასთან ერთად, დარგის შიდა ინფრასტრუქტურის როლში გვევლინება ზოგიერთი სპეციფიური, მაგალითად, ჰიდრაულიკური სტრუქტურები და ნაგებობები, მომმარაგებელი ორგანიზაციები საკუთარი ორგანოებისა და ობიექტების დამოუკიდებელი სისტემით და ა.შ.

თუ განვიხილავთ სექტორთაშორის ინფრასტრუქტურას, რომელიც ერთდროულად ემსახურება მრეწველობასა და წყლის ტრანსპორტს და ქმნის უშუალო კავშირს რეგიონული ეკონომიკური კომპლექსის ამ ძირითად ელემენტებს შორის, იგი შეიძლება მოიცავდეს ისეთ ინდუსტრიებს და საქმიანობის სფეროებს, როგორიცაა ორივე გამოყოფილი დარგის საერთო ენერგეტიკული სისტემა, საერთო სატრანსპორტო საშუალებები და ორგანიზაციები, საერთო საკომუნიკაციო სისტემები და სხვა სექტორთაშორისი საშუალებები და საქმიანობის სახეები. მაგრამ ამ ტიპის საქმიანობა, რომელიც უკვე ჩამოყალიბდა რეგიონული ეკონომიკური კომპლექსის სექტორულ სისტემაში დამოუკიდებელ სექტორებად, შეიძლება განისაზღვროს თუნდაც შიდა დარგობრივ დონეზე, იმ შემთხვევაში, თუკი გავანალიზებთ ინფრასტრუქტურული აქტივობების ორი სიმრავლის გადაკვეთას მრეწველობასა და წყლის ტრანსპორტში, ე.ი.

$$I'_{12} \cap I'_{12}$$

ასეთი კვეთის შემთხვევაში, აღმოიფხვრება ყველა კონკრეტული შიდა დარგობრივი აქტივობა და გადაკვეთაში მოხვდება მხოლოდ დარგთაშორისი, რათა შეასრულოს მსგავსი ფუნქციები შიდა ინდუსტრიულ სისტემებში. (Smith, 2015)

პორტის სამრეწველო სანარმოების განვითარებისა და ფუნქციონირების პროცესი აყალიბებს კომპლექსურ ურთიერ-

თობებს და ურთიერთდამოკიდებულებებს მათსა და მთლიანად რეგიონულ რეპროდუქციულ სისტემას შორის. ერთის მხრივ, საწარმოები, როგორც სპეციალური ინფრასტრუქტურულ-სამეწარმეო კომპლექსები, იყენებენ სხვადასხვა რეგიონულ რესურსებს, რომლებიც მოქმედებენ როგორც მისი საქმიანობის ფაქტორები (მიწა, წყალი, შრომა, ურბანული და რეგიონული ინფრასტრუქტურა და ა.შ.). ასეთი რესურსების ხელმისაწვდომობა მნიშვნელოვანია ინფრასტრუქტურის მდგრადი და დინამიური განვითარების თვალსაზრისით. საერთოდ კი პორტის ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა განისაზღვრება მომსახურების არეალის სიფრცით და რეგიონისკენ მიზიდული სერვისების პოტენციური მომხმარებლების “გაჭერებით”, რეგიონულ ეკონომიკაში არსებული ზოგადი ვითარებით, მისი წყლის ტრანსპორტის კომპონენტის მდგომარეობით, სამრეწველო საწარმოს შესაბამისი სპეციალიზაციის არსებობით და ა. შ. შესაბამისად, კონკრეტული პორტის ეკონომიკური მდგომარეობა მრავალმხრივი რეგიონული პირობების შედეგია, რაც საშუალებას გვაძლევს განვიხილოთ ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა, როგორც **რეგიონული დიაგნოსტიკის** მნიშვნელოვანი მახასიათებელი.

საქართველოს ერთიანი ეროვნული ეკონომიკური კომპლექსის სისტემაში ტრანსპორტი იკავებს განსაკუთრებულ ადგილს. ეს არის ერთერთი დარგი, რომელიც ქმნის ეროვნული ეკონომიკის ინფრასტრუქტურას. სოციალური წარმოების მასშტაბები, ბუნებრივი რესურსების სამრეწველო გამოყენების გაფართოება, ეკონომიკური და კულტურული კავშირების განვითარება როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე უცხო ქვეყნებთან, შეუძლებელია უზრუნველყოფილი იყოს ყველა სახის ტრანსპორტის ძლიერი განვითარების გარეშე.

საქართველოსთვის, რომელსაც არ აქვს დღეს ძლიერი ეკონომიკა, ამასთანავე უაღრესად მომგებიანი გეოგრაფიული მდებარეობა გააჩნია, ტრანსპორტის მნიშვნელობა განსაკუთრებით დიდია. (ბერაია, 2023)

საქართველო ერთ-ერთი თვალსაჩინოა მსოფლიოს იმ სახელმწიფოთა შორის, რომელთაც ჭარბი ჰიდრორესურსები გააჩნია. ჩვენს ქვეყანას 27 ათასამდე დიდი, საშუალო და მცირე მდინარე და წყარო, მტკნარი წყლის სხვა ბუნებრივი თუ ხელოვნური საცავები, ტბები, მიწისქვეშა და არტეზიული წყლები, მტკნარი, მლაშე და მინერალური წყაროები, თერმული წყლები აქვს და, გარდა ამისა, განლაგებულია შავი ზღვის პირას. ამდენად წყლის ტრანსპორტი დღეს უკვე უნდა ახორციელებდეს შიდა და საგარეო სავაჭრო გადაზიდვებს, რომელიც პირობითად შეიძლება დაიყოს საზღვაო და სამდინარო სახეებად. რატომ პირობითად? იმის გამო, რომ ამჟამად, გემების ახლად შექმნილი ტიპები საშუალებას გვაძლევს მივაკუთვნოთ წყლის ტრანსპორტი რომელიმე ზემოაღნიშნული კვალიფიკაციას (როგორიცაა „მდინარე-ზღვა“, „ზღვა-მდინარე“). (სატრანსპორტო ლოგისტიკა, 2016)

განვიხილოთ პორტის მდგომარეობა საქართველოში ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების თანამედროვე ეტაპზე. საქართველოს ეკონომიკურ სტრუქტურაში მომხდრმა სისტემურმა ცვლილებებმა სრულიად გარდაქმნა საკუთრებრივი ურთიერთობები, ჩაანაცვლა რა სახელმწიფო საკუთრება კერძოთი. თუ 1991 წლამდე, საბჭოთა საქართველოში ეკონომიკის ნებისმიერი დარგი სახელმწიფო საკუთრებას წარმოადგენდა და სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტის მიერ შექმნილი ერთიანი გეგმით იმართებოდა, 90-იანებში მდგომარეობა რადიკალურად შეიცვალა. სახელმწიფო საკუთრება ტოტალურად ჩაანაცვლა კერძო

და საქართველოს ბაზარზე მხოლოდ რამდენიმე ათწლეულის გავლის შემდეგ ყალიბდება საკუთრებრივი პლურალიზმი. ცხადია, ასეთ ვითარებაში საბიუჯეტო ინვესტირება ეკონომიკის ნებისმიერ სფეროში სრულიად იქნა შეწყვეტილი, რამაც მნიშვნელოვნად გაამწვავა დარგის პრობლემები და დღის წესრიგში დააყენა საკითხი მისი არსებობა-არარსებობის შესახებ. (გეჩბაია & წილოსანი, 2020)

ინოვაციური პროცესები მნიშვნელოვნად შენეულა. წარმოებული სატრანსპორტო საშუალებების უმეტესობის ტექნიკური დონე ზღუდავს სატრანსპორტო ოპერატორების კონკურენტუნარიანობას და ქვეყნის მასშტაბით ამცირებს სატრანსპორტო საშუალებების ეკონომიკურ ეფექტიანობის საშუალო მაჩვენებელს. საქართველოში ამჟამად მოქმედი ეკონომიკური მექანიზმები სრულად ვერ ახდენს წყლის ტრანსპორტში ნორმალური ინვესტიციებისა და ინოვაციების ციკლების სტიმულირებას და შემდგომ დაჩქარებას. ეროვნული საზღვაო ტრანსპორტის სისტემის აქტივობა დამოკიდებულია როგორც საზღვაო ნავსადგურების, საზღვაო კომპანიებისა და გემთმშენებელი და სარემონტო საწარმოების ტექნიკურ დონეზე, ასევე ქვეყნის ეკონომიკისა და სატრანსპორტო სისტემის განვითარებაზე. (ბერიძე, 2008)

საქსტატის მონაცემებით, 2023 წელს საქართველოს შავი ზღვის პორტებში შემოვიდა 16.191 გემი. 2022 წელთან შედარებით ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურებმა და ტერმინალებმა მიიღეს 48%-ით მეტი კონტეინერმზიდი, 9%-ით მეტი ნაყარი ტვირთის გადამზიდი გემი, 5,7% -ით ნაკლები სპეციალიზებული ტვირთების მომსახურე გემი და 3,1%-ით ნაკლები თხევადი ტვირთების მზიდი. ძირითადად ამ გემებით გენერალური (ე.ი. ზოგადი) სახის ტვირთი იქნა გადატანილი, რომელმაც საერთო ტვირთბრუნვის 34,5% შეადგინა, დაახლოებით 30% კი შეადგენდა თხევადმა ტვირთმა. (saqstat, 2024)

შემცირება ძირითადად გამოწვეულია სარკინიგზო ტრანსპორტის მაჩვენებლის გაუარესებით, სადაც 2018 წელს გადატანილი იქნა 20 123.4 ათასი ტ. ტვირთი, ხოლო 2018 წელს - მხოლოდ 10 672.5 ათასი ტ. ანუ გადატანილი ტვირთების მოცულობა განახევრდა, ხოლო რაც შეეხება ტვირთბრუნვას, აქაც დაახლოებით იგივე მდგომარეობაა. (გიოთოლენდია, 2018)

ცალკე აღნიშვნის ღირსია საზღვაო ტრანსპორტის მაჩვენებლები. საქართველო იმ იშვიათ სახელმწიფოს წარმოადგენს, რომელსაც აქვს ზღვაზე გასასვლელი, ფლობს ორ მოქმედ ბათუმის და ფოთის პორტებს, ყულევის და სუფსის ტერმინალებს, მაგრამ არ გააჩნია საზღვაო ფლოტი. შესაბამისად საკუთარი საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა სტატისტიკურად 2013 წ-ის შემდეგ ნულოვანია. (ქოქოლაძე, 2012)

საზღვაო პორტების და ტერმინალების საერთო მახასიათებლები წარმოდგენილია ცხრილში:

1. ბათუმის პორტი - 2018 წელს გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა – 5,7 მლნ ტონა; 2018 წელს გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა - 54,695 TEU (1 TEU-20 ფუტი - 6,1 მეტრი); საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - 100 000 TEU წელიწადში; სამგზავრო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - 180 000 მგზავრი წელიწადში; 2008 წლის თებერვალში სს "ყაზტრანსოილის" შვილობილმა კომპანიამ - შპს Batumi Industrial Holding-მა ბათუმის საზღვაო ნავსადგურის 49 წლით ექსკლუზიური მართვის უფლება და ბათუმის ნავთობტერმინალის აქციების 100%-იანი პაკეტი შეიძინა.
2. ფოთის პორტი - 2018 წელს გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა – 6,8 მლნ ტონა; 2018 წელს გადამუშავებუ-

ლი კონტეინერების რაოდენობა – 325,121 TEU; საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა - 400 000 TEU წელიწადში. 2008 წელს ფოთის პორტის აქციების 51% და პორტის მართვის უფლება 49-წლიანი ვადით არაბულმა კომპანია „რაკიამ“ (RAK Investment Authority) შეიძინა. შემდეგ კომპანიამ პორტის აქციების დარჩენილი წილიც იყიდა და აქციების 100%-იანი პაკეტის მფლობელი გახდა. 2013 წლის აპრილში „რაკიამ“ ფოთის პორტის აქციების 80% დანიურ გიგანტს AP Moller-Maersk Group-ის შვილობილ APM Terminals-ს მიჰყიდა და პორტის მართვიდან გავიდა.

3. ყულევის ტერმინალი - 2018 წლის განმავლობაში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა – 2,5 მილიონი ტონა; ტერმინალის გამტარუნარიანობა წელიწადში - 10 მლნ ტონამდე; ყულევის ნავთობტერმინალი 2007 წლის იანვარში აზერბაიჯანის სახელმწიფო ნავთობკომპანია „სოკარმა“ შეიძინა.
4. სუფსის ტერმინალი - 2018 წელს გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა - 4,2 მლნ ტონა; წლიური გამტარუნარიანობა - 7 მილიონი ტონა; 1999 წლის 17 აპრილს სუფსაში გაიხსნა სუფსის ტერმინალი, ბაქო-სუფსის ნავთობსადენის ბოლო წერტილი. ტერმინალის შემადგენლობაში შედის 4 რეზერვუარი, თითო - 40 000 ტონა ნავთობის ტევადობით. (ტყეშელაშვილი & კილასონია, 2017)

ამჟამად საქართველოს არ შეუძლია გემების აგება. ამჟამად, 2022 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით, საქართველოში რეგისტრირებულია 140 გადამზიდი კომპანია, რომელთაგან მოქმედებს მხოლოდ 6, ესენია: „სოფმარი“, „ა.ს. ლოგ საქართველო“, „IBEX Logistics“, „ალოგ ჯორჯია“, „ბიდიეს ლოგისტიკი“, „MegaLogistic“. (Gechbaia, Goletiani, & Gvarishvi, 2023)

**ცხრილი. საზღვაო პორტების და ტერმინალების საერთო
მახასიათებლები**

პორტი	2018 წელს გადაშეგებული ტვირთების რაოდენობა	2018 წელს გადაშეგებული კონტეინერების რაოდენობა	საკონტეინერო ტერმინალის გამტარუნარიანობა	სამგზავრო ტერმინალის გამტარუნარიანობა
ბათუმის	5,7 მლნ ტონა	54 695 TEU	100 000 TEU/წელი	180 000 მგზავრი
ფოთის	6,8 მლნ ტონა	325 121 TEU	400 000 TEU/წელი	-
ყულევის	2,5 მლნ ტონა	-	-	10 მლნ. ტონა/ წ
სუფსის	4,2 მლნ ტონა	-	-	7 მლნ.ტონა/წ

ჩნდება კითხვა, რატომ შემცირდა საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი ეკონომიკის სისტემური ტრანსფორმაციის პროცესში თითქმის 3-ჯერ და რატომ დაცურავს თითქმის ყველა ქართული ეკიპაჟის მქონე გემი „ხელსაყრელი“ დროშით. ჩვენი აზრით, მიუხედავად იმისა, რომ ეროვნულ ფლოტს, გადაზიდვის კუთხით, შეიძლება დაეკმაყოფილებინა ქვეყნის საზღვაო გადაზიდვების მოთხოვნილება, საკანონმდებლო ბაზის არასრულყოფილების გამო, რომელიც სრულად არ ითვალისწინებს შიდა საზღვაო ფლოტის სპეციფიკას, ეს ჯერ არ ხდება.

მთავარ მიზეზად მივიჩნევთ რეფორმების არაგონივრულ პოლიტიკას, რომელიც გულისხმობს ტარიფების, საბაჟო და

სხვა გადასახადების ისეთ საერთო ჯამურ ღირებულებას, რომელიც აფერხებს მოგების ფორმირებას. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, გემთმფლობელის მიერ გაწეული დანახარჯები, გადასახადებისა და მოსაკრებლების ჩათვლით, წარმოადგენს თანხას, რომელიც არ ტოვებს მოგების ფორმირების შანსს. განვითარებულ ქვეყნებში ეს გადასახადები მერყეობს 5%-დან (საბერძნეთი) 35%-მდე (ინგლისი), საქართველოში კი, შედარებით სათვის, იგი ჭარბობს 80%-ს.

მიუხედავად იმისა, რომ საზღვაო პორტები, საქართველოს ეკონომიკასთან ერთად, კრიზისულ მდგომარეობაში იმყოფებოდა, ისინი აგრძელებდნენ მნიშვნელოვანი როლის შესრულებას ეროვნული სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირებაში. (რუხაძე, ალფენიძე, დავითაია, & სეფერთელაძე, 2013)

რამდენიმე წლის განმავლობაში, შიდა მრეწველობის, სოფლის მეურნეობის და საგარეო ვაჭრობის კოლაფსი, რომელიც თანმიმდევრულად ხორციელდებოდა საბაზრო რეფორმებისა და პრივატიზაციის ეგიდით, განაპირობებდა სატრანსპორტო სერვისების ნაკლებობას და ტრაფიკის მუდმივ შემცირებას. ამრიგად, 1998 წელს, წინა წელთან შედარებით, ეს მოცულობა შემცირდა 5%-ით, ხოლო ტვირთბრუნვა შემცირდა 12%-ით, მათ შორის საზღვაო ტრანსპორტით, შესაბამისად, 24%-ით და 9%-ით. გარკვეული სტაბილიზაცია ამ სფეროში, რომელიც მოხდა 1999 წელს, საშუალებას გვაძლევს, იმედის თვალთ შევხედოთ პოზიტიური პერსპექტივის არსებობას.

საქართველოს მიერ შავი ზღვისპირა ეკონომიკაში გამოჩენილი როლის დაკარგვამ შესაძლებელი გახადა ქართული ექსპორტის გზაზე დისკრიმინაციული ზომებისა და ანტიდემპინგური პროცედურების შემოღება, რაც ასევე არ უწყობს ხელს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარებას. ეს, უპირველეს ყოვლისა, ეხება

შავი ლითონების, თუჯის, სატრანსფორმატორო ფოლადის, კალიუმის ქლორიდის, ამონიუმის გვარჯილის, მანგანუმის პროდუქციისა და სხვა საქონლის ტრანსპორტირებას, რომლებიც ტრადიციულად ზღვით ხდებოდა. წარმოების მოცულობა, რომელიც ბოლო დრომდე მნიშვნელოვან წილს შეადგენდა წყლის ტრანსპორტის ტვირთების ნაკადში, მცირდება. მაგალითად, ხეტყის მოპოვებამ 2018 წელს შეადგინა წინა ათი წლის საერთო მოცულობის 1/3-ზე ნაკლები. ტანკერებით გადაზიდული ნავთობის რა ნაკადი შეიძლება იყოს მოსალოდნელი, თუ მისი შემოტანის მოცულობა რეფორმების 25 წლის განმავლობაში შემცირდა 48%-ით, ხოლო ძირითადი საშუალებების გაუფასურებამ 1998 წელთან შედარებით შეადგინა 52% ნავთობის წარმოებაში, ხოლო 80% ნავთობის გადამუშავებაში. (გოჩიტაშვილი, 2014)

ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარეობს, რომ ამ მართულებით აუცილებელია პერსპექტიული პროექტების შემუშავება მდინარის გემებისთვის, რათა მოხდეს მათი პარკის აღდგენა, შევსება, არსებული მოძველებული მოდელების ენერგომოხმარების შემცირება, ავტომატიზაციის დონის ზრდა, მათი აღჭურვა უახლესი სანავიგაციო დანადგარებითა და უსაფრთხოების სისტემებით, მიზანშეწონილია შემუშავდეს ეროვნულ გემთმშენებლობებში ტექნიკური ფლოტის გემებისა და გარემოსდაცვითი გემებისთვის არსებული სახელმწიფო შეკვეთების განთავსების საკითხი, რომლებიც უნდა აშენდეს ბიუჯეტის ინვესტიციების ხარჯზე. გასათვალისწინებელია, რომ მრავალი ჰიდრაულიკური ნაგებობა შიდა წყალსადენებზე ამოქმედდა 40-60 წლის წინ და პრაქტიკულად ამოწურა მუშაობის უსაფრთხოების რესურსები. (Gechbaia & Gvarishvili, 2022)

თავი 1. საზღვაო პორტები მსოფლიო ეკონომიკურ ურთიერთობათა სისტემაში

1.1. პორტის ობიექტები, როგორც საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფის ფაქტორი: ისტორიული და ეკონომიკური ასპექტი

პორტები, როგორც ობიექტები და საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფის ფაქტორიები, თავისი ამჟამინდელი სტრუქტურით მყისიერად არ ჩამოყალიბებულა. ისტორიულად ამას წინ უძღოდა მთელი რიგი სოცლიალური-ისტორიული პირობები.

მსოფლიო ეკონომიკა, ფ. ბროდელის აზრით, შედგებოდა სამი დონისგან: ვიწრო ცენტრი, მცირე განუვითარებელი ტერიტორიები და დიდი გარე პერიფერია. არ იქნება გადაჭარბებული, თუ ვისაუბრებთ პორტების დიდ მნიშვნელობაზე ტერიტორიების ეკონომიკურ განვითარებაში. იმის გამო, რომ საზღვაო ტრანსპორტი უმეტეს შემთხვევაში უფრო ეფექტურია, ვიდრე სახმელეთო, პორტების არსებობამ ხელი შეუწყო ვაჭრობის უფრო სწრაფ განვითარებას. გადაზიდვები და, შედეგად, მდინარისა და ზღვის პორტები მსოფლიო ეკონომიკის განვითარებულ ცენტრს, განუვითარებელ პერიფერიულ ტერიტორიებსა და გარე ქვეყნებს შორის შუამავლების როლს ასრულებდნენ. პერიფერია თავისი დროის მსოფლიო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფის ფაქტორად იქცა. პორტები ქალაქების ზრდისა და კეთილდღეობის საფუძველს წარმოადგენდნენ და ემსახურებოდნენ რეგიონული ცენტრების განვითარებას. ეს მკაფიოდ ჩანს პირველი ცივილიზაციებისა და მე-10 საუკუნემდე საზღვაო ვაჭრობის განვითარების პროცესში.

ძალიან მოკლედ რომ აღვწეროთ ანტიკური ხანისა და ადრეული შუა საუკუნეების საზღვაო ვაჭრობა, მივიღებთ შემდეგ სურათს:

- ძვ. წელთაღრიცხვით XXX საუკუნე - პირველი ცივილიზაცია, რომელიც განვითარდა საზღვაო ვაჭრობის გზით, - ძვ. მესოპოტამია, - ვაჭრობდა ბაჰრეინთან და დასავლეთ ინდოეთთან.
- ძვ. წ. აღ. I ათასწლეულში საზღვაო ვაჭრობის მოცულობა სტაბილურად იზრდებოდა. ესპანეთის აღმოჩენის შემდეგ, იბერიის ნახევარკუნძული აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვის ეკონომიკებისთვის ლითონების ძირითად წყაროდ იქცა, რამაც გააძლიერა ტიროსის დომინირება ვაჭრობაში.
- ჩვ. წ. აღ.-მდე I საუკუნეში რომის მზარდი ეკონომიკური და პოლიტიკური გავლენით, ვაჭრობის ცენტრი გადავიდა იტალიაში და რომის იმპერიამ ჩამოაყალიბა სავაჭრო კავშირების საკუთარი ფართო სისტემა.
- IV საუკუნის ბოლოს. რომის იმპერია დაიყო დასავლეთ და აღმოსავლეთ ნაწილებად. აღმოსავლეთ რომის იმპერია, რომელიც ცნობილია როგორც ბიზანტია, აკონტროლებდა ტერიტორიას სიცილიიდან საბერძნეთამდე დასავლეთით და თურქეთამდე აღმოსავლეთით .
- VII საუკუნისთვის არაბთა ხალიფატმა დაიპყრო ხმელთაშუა ზღვის სამხრეთ და აღმოსავლეთ სანაპიროები და რადგან არაბები ვაჭრობას ძირითადად ხმელეთზე აწარმოებდნენ, საზღვაო ნავიგაცია შედარებით უსაფრთხო გახდა.

მოკლედ მიმოვიხილოთ საზღვაო ვაჭრობა XI-XVIII საუკუნის პირველი ნახევარში:

- მე-11 საუკუნეში ხმელთაშუა ზღვაში ჩამოყალიბდა ორი დიდი საზღვაო ცენტრი - ვენეცია და გენუა, ხოლო ბალტიისა და ჩრდილოეთის ზღვებში - ჰანზას ლიგა. აღმოსავლეთიდან საქონელი ხმელთაშუა ზღვაში სამი გზით ჩამოდიოდა: (1) წითელი ზღვისა და ქაიროს გავლით, (2) სპარსეთის ყურის, ბალდადისა და ალექსოს გავლით და (3) შავი ზღვისა და კონსტანტინოპოლის გავლით. შემდეგ საქონელი ჩაქონდათ ვენეციაში ან გენუაში, გადაქონდათ ალპებში და აცურებდნენ რაინის ქვედა დინებით ჩრდილოეთ ევროპაში. *ჩვენი აზრით, სწორედ ვენეციისა და გენუას პორტები გახდნენ მსოფლიო ეკონომიკის პირველი პორტები და წარმოადგენენ თანამედროვე პორტების პროტოტიპებს. ეს პორტები ასრულებდნენ „შესასვლელ კარიბჭეს“ ფუნქციას სატრანზიტო ტვირთისთვის, რომელიც მიემგზავრებოდა აღმოსავლეთით თუ ჩრდილოეთ ევროპის მიმართულებით, ე. ი. ვენეციაში ან გენუაში შემოსული საქონლის უმეტესობა არ იყო განკუთვნილი ამ ქალაქებში და მის შემოგარენში მოხმარებისთვის, მაგრამ გადადიოდა საბოლოო მომხმარებელზე სხვა რეგიონში.*
- XIII საუკუნის დასაწყისისთვის. საზღვაო ვაჭრობის ცენტრმა დასავლეთისკენ დაიწყო გადასვლა. დასუსტებულმა ბიზანტიის იმპერიამ ანატოლიის კონტროლი გადასცა თურქ-სელჩუკებს და 1200 წლიდან ბიზანტიის იმპერიის მფარველობის ქვეშ მყოფი ვენეციის პრივილეგიებულმა პოზიციამ ძალა დაკარგა.
- ამ დროს ბელგიაში ჩამოყალიბდა და გაძლიერდა ვენეციის კონკურენტი - ქალაქი ბრიუგე. ქალაქს ჰქონდა შესანიშნავი მდებარეობა მდინარე ზვინის შესართავთან

და მას შემდეგ, რაც გენუის პირველი გემები ბრიუგეში 1277 წელს შევიდნენ, ვენეცია თანდათან ჩამოშორდა ძირითად ვაჭრობას და ხმელთაშუაზღვისპირეთიდან გემებისა და ვაჭრების ჩამოსვლა ქალაქში უზრუნველყოფდა არა მხოლოდ საქონლისა და კაპიტალის შემოდინებას, არამედ ფინანსებისა და კომერციის სფეროში ცოდნის დაგროვებას. ბრიუგე გახდა საზღვაო ვაჭრობის ახალი ცენტრი.

- ამავდროულად, 1241 წელს ლიუბეკსა და ჰამბურგს შორის დადებული ხელშეკრულების შედეგად ჩამოყალიბდა ჰანზაური ლიგა. მთავარი ფაქტორი, რომელიც აერთიანებდა ჰანზას ქალაქებს, იყო ის, რომ მათ ყველას ჰქონდათ მსგავსი თავისუფლებები და ინტერესები. (Бродель, 2007) ჰანზას აყვავება მოხდა 1370-1388 წლებში, ხოლო ჰანზას გავლენა გაიზარდა ბალტიის და ჩრდილოეთის ზღვაში.
- დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენების დროს ევროპის ქვეყნებმა დაამყარეს სავაჭრო ურთიერთობები მსოფლიოს ყველა კუთხესთან და დაიწყეს ამ აღმოჩენების თავის სასარგებლოდ გამოყენება. მე-16 საუკუნეში ევროპელმა მკვლევარებმა, რომლებიც სულ უფრო დახვეწილი სანავიგაციო ტექნოლოგიითა და იარაღით იყვნენ შეიარაღებულნი, დაიწყეს ამ ვაჭრობის განვითარება. კეთილი იმედის კონცხის გავლით ინდოეთისკენ მიმავალმა გზამ სწრაფი კომერციული წარმატება მოიტანა, მაგრამ ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკის კოლონიზაციამ განსაკუთრებული ელფერი შესძინა იმ სავაჭრო რევოლუციას, რომელიც იმ დროს ვითარდებოდა.

- ახალი სავაჭრო ქსელის ცენტრში მოექცა ქალაქი ანტვერპენი, რომელიც გახდა ყველაზე მნიშვნელოვანი ბაზარი სწრაფად განვითარებადი გლობალური სავაჭრო სისტემისთვის. მე-15 საუკუნის ბოლოს ანტვერპენმა დაიწყო ვენეციური ტვირთის ნაკადების ბრიუგედან თავისკენ გადამისამართება, ბრიუგეს პორტი კი ამ დროისათვის დაისილა და 1501 წელს ინდური წინაკით, ჯავზის კაკლით, დარიჩინითა და მიხაკით დატვირთული პირველი პორტუგალიური გემი ანტვერპენში შევიდა. 1520 წლისთვის ანტვერპენი გახდა სავაჭრო პლატფორმა ხმელთაშუა ზღვისა და აღმოსავლეთისთვის, ხოლო ანტვერპენის პორტი მნიშვნელოვანი კვანძი იყო საერთაშორისო ტვირთების ნაკადებისთვის. (Tellier, 2009)
- 1560 წლისთვის ჰოლანდიელები აკონტროლებდნენ ბალტიისპირეთის მთლიანი ნაყარი ვაჭრობის სამ მეოთხედს. განვითარებული იყო ვაჭრობა პირენეის ნახევარკუნძულთან: ვაჭრობდნენ ზეთით, მარილით, ღვინით, მარცვლეულით და ვერცხლით. საფონდო ბირჟის გახსნამ შესაძლებელი გახადა ამსტერდამის, როგორც ფინანსური ცენტრის, პოზიციის განმტკიცება და ვენეციელი ვაჭრების განდევნა. ვენეციის გემებმა შეწყვიტეს ამსტერდამში შემოსვლა და ვაჭრობა ხმელთაშუა ზღვასა და დასავლეთ ევროპას შორის დაიწყო ინგლისური და ჰოლანდიური გემებით. ვენეციის ფლოტის ნახევარი ჰოლანდიელი გემთმშენებლობის მიერ აიგო.

საზღვაო ვაჭრობა XVIII საუკუნის პირველი ნახევრიდან დღემდე პერიოდში. 1750 წლისთვის ამსტერდამის დომინანტური პოზიციის შესუსტება დაიწყო, რადგან სულ უფრო მეტმა გემთმფლობელმა დაიწყო პირდაპირი მარშრუტების გამოყენება და მე-18 საუკუნის მეორე ნახევარში ინგლისში მომხდარი

ინდუსტრიული რევოლუციის შედეგად, სავაჭრო ცენტრმა ბრიტანეთის კუნძულებისკენ გადაინაცვლა.

ორთქლის ძრავამ დაუშვა ქვანახშირის გამოყენება ინდუსტრიაში და ჩარხებმა დაიწყეს ადამიანების ჩანაცვლება, გაზარდა შრომის პროდუქტიულობა და მთლიანი გამომუშავება. ყველაზე სწრაფი გარღვევა მოხდა საფეიქრო ინდუსტრიაში: ბრიტანელმა მწარმოებლებმა შეძლეს ყველა ყველაზე შრომატევადი პროცესის ავტომატიზაცია, რამაც შესაძლებელი გახდა ტანსაცმლის წარმოების ღირებულების რადიკალურად შემცირება. ინგლისი გახდა ევროპის სამრეწველო ქარხანა იმ დროისთვის წარმოუდგენლად განვითარებული მსუბუქი ინდუსტრიათ. ჩამოყალიბდა ნედლეულის ახალ წყაროებზე მოთხოვნილება და ქვანახშირისა და ბამბის მნიშვნელობა მკვეთრად გაიზარდა.

საზღვაო ვაჭრობა, რომელშიც დომინირებდა მსუბუქი მრეწველობის პროდუქცია, მატყლი, ხე-ტყე, ღვინო და საკვები პროდუქტები, სწრაფად დაიწყო ზრდა. შესაბამისად, ინგლისის საგარეო ვაჭრობის მოცულობა 1700-1800 წწ. გაიზარდა 10-დან 60 მილიონ გირვანქა სტერლინგამდე (Minchinton, 1969). ინგლისმა მიიღო რესურსები თავისი მრავალრიცხოვანი კოლონიებიდან და ძლიერ განავითარა საზღვაო ვაჭრობა ახალ სამყაროსთან. სანაცვლოდ, მზა პროდუქტები - სამრეწველო გადამუშავების შედეგი - იგზავნებოდა კოლონიებში ან უბრალოდ ადგილობრივ ტომებში.

ინგლისის ინდუსტრიულმა რევოლუციამ ძირეულად შეცვალა საზღვაო ნავსადგურების და, შესაბამისად, საზღვაო დედაქალაქების როლი. ხოლო შეერთებული შტატების, როგორც დამოუკიდებელი მოთამაშის, მსოფლიო ასპარეზზე გამოჩენა ინგლისს არა მხოლოდ გეოპოლიტიკურად, არამედ ეკონომიკურადაც არ აძლევდა ხელს. ჩრდილოეთის მიერ ინგლისის

სამხრეთი შტატების პორტების ბლოკადის შედეგად, იაფფასიან ბამბაზე წვდომა დაიბლოკა, რამაც, თავის მხრივ, გამოიწვია საფეიქრო ინდუსტრიის საწარმოების გაკოტრება და ბრიტანეთის კუნძულებზე უმუშევრობის გაზრდა.

მე-20 საუკუნის დასაწყისისთვის საზღვაო ვაჭრობის ცენტრმა დაიწყო გადანაცვლება ჩრდილოეთ ამერიკისკენ: შეერთებული შტატები სწრაფად ხდებოდა უმსხვილესი ინდუსტრიული ქვეყანა. I და II მსოფლიო ომებმა, რომლებიც ძირითადად ევროპაში მიმდინარეობდა და მონაწილე ქვეყნებისთვის საბრძოლო მასალის, ფორმისა და ირალის მიწოდებას მოითხოვდა, გააძლიერა შეერთებული შტატების ეკონომიკური ძალა. ქვეყნის აღმოსავლეთ და დასავლეთ სანაპიროებზე სწრაფად აშენდა პორტები და განვითარდა ქალაქები.

მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ჩამოყალიბებამ, საერთაშორისო თანამშრომლობასა და გლობალიზაციაზე აღებული კურსმა და 1950-1970 წლების იაპონიის ეკონომიკურმა სასწაულმა, ხელი შეუწყო სასაქონლო წარმოების აღმოსავლეთით - იაპონიაში გადანაცვლებას. იაპონია გახდა პირველი ინდუსტრიული ქვეყანა აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონში. აქტიური განვითარება დაიწყო 1946 წელს ეკონომიკის რეორგანიზაციის შემდეგ, რის შედეგადაც გაიზარდა „სავაჭრო სახლების“ როლი, ხოლო ზაიბაცუ, იაპონიის ინდუსტრიული და ფინანსური მონოპოლიები, დასუსტდა. 1965-1970 წლებში ოკეანეში მშრალი ტვირთის გადაზიდვის მთლიანი ზრდის 80% მოდიოდა იაპონიაზე და 1970-იანი წლების დასაწყისისთვის იაპონური გემთმშენებლობები შეადგენდნენ მსოფლიო სავაჭრო გემების წარმოების ნახევარს.

1980-იანი წლების შუა ხანებიდან. რეფორმებისა და გახსნის პოლიტიკის გამოცხადებით, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის ეკონომიკა აქტიურად ვითარდება: ჩინეთის მშპ-ის წლიურმა

ზრდამ 15,21%-ს მიაღწია (მსოფლიო ბანკი, 2023) დღეს მსოფლიოში 10 უმსხვილესი საკონტეინერო პორტიდან 7 მდებარეობს ჩინეთში (შანხაი, შენჟენი, ჰონკონგი, ნინგბო, გუანჯოუ, ცინგდაო, ტიანჯინი).

ისტორიული ანალიზი აჩვენებს, რომ პორტები ყოველთვის მნიშვნელოვან როლს ასრულებდნენ ქალაქებისა და ქვეყნების განვითარებაში. ამავდროულად, საზღვაო ვაჭრობის ცენტრები წყვეტენ „სავაჭრო პლატფორმებს“ (გენუა, ვენეცია, ჰამბურგი, ლუბეკი) და იცვლება სასაქონლო წარმოების ცენტრები და ეს ტენდენციები ურთიერთდაკავშირებულია. უმეტეს შემთხვევაში, წარმოების ზრდა ეფუძნება ან იაფ რესურსებს (კოლონიური ინგლისი) ან ფართომასშტაბიანი ექსპორტის შესაძლებლობას (იაპონია, ჩინეთი).

მსოფლიო ისტორიის მანძილზე პორტები მნიშვნელოვან როლს ასრულებდნენ გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფაში და ტერიტორიების განვითარებაში. თუმცა, დროთა განმავლობაში პორტების როლი მნიშვნელოვნად შეიცვალა. თუ ისტორიის **ადრეულ ეტაპზე** საზღვაო და მდინარის პორტები შუამავლობდნენ ვაჭრობას მსოფლიო ეკონომიკის ცენტრალურ ქალაქსა და პერიფერიულ ცენტრებს შორის, **მეორე ეტაპზე** მათ შესაძლებელი გახადეს სავაჭრო რეგიონული ცენტრის შექმნა (ანუ სავაჭრო ქალაქების ჩამოყალიბება), შემდეგ **მესამე ეტაპზე** - სამრეწველო პროდუქციის შექმნის შედეგად - პორტები გახდა სამრეწველო საქონლის რეალიზაციისა და ნედლეულის იმპორტის „ფანჯარა“. საზღვაო პორტების როლის სისტემატიზაცია მსოფლიო ისტორიის მსვლელობაში მოცემულია ცხრილში (1).

ცხრილი 1. საზღვაო პორტების როლი მსოფლიო ისტორიაში

საპორტო მეურნეობის როლი მსოფლიო ისტორიაში	ისტორიული პერიოდი	საზღვაო სავაჭრო ცენტრები
I ეტაპი – ცენტრალურ ქალაქსა და პერიფერიას შორის კავშირის უზრუნველყოფა	XXX – XIII ჩვ.წ.ალ- მდე	ბაბილონი (მესოპოტამია)
	XIII – III ჩვ.წ.ალ- მდე	ტირი (ფინიკია)
	III – I ჩვ.წ.ალ-მდე	ათენი (ძველი საბერძნეთი)
	I ჩვ.წ.ალ-მდე– IV ჩვ.წ.ალ-ით	რომი (რომის იმპერია)
	IV – X საუკუნე	კონსტანტინოპოლი (ბიზანტია)
	XI – XII საუკუნე	ვენეცია, გენუა (ბიზანტია)
II ეტაპი– სავაჭრო ქალაქების ფორმირება	XIII – XIV საუკუნე	ბრიუგგე (ბელგია)
	XIV – XV საუკუნე	ჰამბურგი, ლუბეკი (ჰანზური ლიგა)
	XVI საუკუნე	ანტვერპენი (ესპანეთის იმპერია)
	XVI საუკუნე, I ნახევარი XVIII საუკუნე	ამსტერდამი (ნიდერლანდები)
	1750 – 1865 წწ	ლონდონი (ინგლისი)
III ეტაპი – სამრეწველო პროდუქციის გასაღების არხი და გარე ბაზარი	1865 – 1950 წწ	ბოსტონი, ოკლენდი, ლონგ-ბიჩი (აშშ)
	1950 – 1970 წწ	იოკოჰამა, ოსაკა(იაპონია)

	1970 – 1980 წწ	ბუსანი, ჯინჰაე, ინჩეონი(კორეის რესპუბლიკა)
	1980 – დღემდე	შანხაი, შენჟენი, ჰონგ კონგი, ნინგბო, გუანჯოუ, ცინგდაო, ტიანჯინი (კორეა)

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ამრიგად, პორტებმა ფუნდამენტური როლი ითამაშეს ქვეყნებისა და რეგიონების განვითარებაში ბოლო 50 საუკუნის განმავლობაში, საზღვაო ცენტრების ტიპები დროთა განმავლობაში ვითარდებოდა. გამომდინარე იქიდან, რომ პორტები პირველ ეტაპზე ძირითადად ემსახურებოდნენ მსოფლიო ეკონომიკის ცენტრალური ქალაქის შიდა ტვირთის ნაკადებს, პორტების პირველ პროტოტიპებად შეიძლება ჩაითვალოს XI საუკუნეში ვენეციისა და გენუას პორტები, სადაც ტვირთი გადაიზიდდა. აღმოსავლეთიდან ჩრდილოეთ ევროპის მიმართულებით და პირიქით.

ჩატარებულმა ისტორიულმა და ეკონომიკურმა ანალიზმა აჩვენა საზღვაო ვაჭრობის ცენტრების თანმიმდევრული ცვლა ბოლო 5 ათასწლეულის მანძილზე დასავლეთისკენ: სახელმწიფო მესოპოტამია, ტირი, ათენი, რომი, ვენეცია, ჰამბურგი, ამსტერდამი, კუნძული ინგლისი, აშშ, იაპონია, სამხრეთ კორეა, ჩინეთი.

1.2. საზღვაო პორტები, როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ელემენტები

წინა პარაგრაფში, ისტორიულ და ეკონომიკურ ანალიზზე დაყრდნობით, დავადგინეთ, რომ პორტების პირველი პროტოტიპები ჩამოყალიბდა ჯერ კიდევ მე-11 საუკუნეში. ეს იყო ვენეციისა და გენუას პორტები, რომლებიც ემსახურებოდნენ ჩრდილოეთ ევროპისა და აღმოსავლეთის სატვირთო ნაკადებს. საპორტო ინდუსტრია მთლიანობაში განიხილებოდა გლობალური ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველყოფისა და ქვეყნებისა და რეგიონების განვითარების პრიზმაში. ამ ნაწილში განვიხილავთ პორტებს, როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ელემენტებს, და განვმარტავთ თანამედროვე ეტაპისთვის დამახასიათებელი ცნების „პორტი“ განმარტებას.

საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ფორმირება თანამედროვე ფორმით დაიწყო 1960-იან წლებში „კონტეინერების რევოლუციით“, რის შედეგადაც ტრანსპორტში კონტეინერების გამოყენება ფართოდ გავრცელდა. ამ ინოვაციამ შესაძლებელი გახადა ტრანსპორტირების ინტერმოდალურობის დონის რაოდენობრივად და ხარისხობრივად გაზრდა. კონტეინერის ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვა დაიწყო ავტომატურად, რამაც ხელი შეუწყო დგომის დროის შემცირებას და აღჭურვილობის გამოყენების ეფექტიანობის გაზრდას. შემდგომმა კონტეინერიზაციამ განაპირობა კარდაკარ სერვისების დანერგვა და ინტერმოდალური სატრანსპორტო სისტემების ჩამოყალიბება.

ისტორიული განვითარების ყველა ეტაპზე, სოციალურ-ეკონომიკური წარმონაქმნების ეტაპების მიუხედავად, სატრანსპორტო სისტემა შედგება შემდეგი ელემენტებისაგან:

1. სატრანსპორტო ობიექტები და გადაყვანი საშუალებები:

- მანქანები;
 - სატრანსპორტო მარშრუტები;
 - სატრანსპორტო ტერმინალები.
2. ფორმალური ან/და არაფორმალური (პირველ რიგში საპორტო და სავაჭრო საბაჟო) საკანონმდებლო და ადმინისტრაციული ჩარჩო;
 3. დოკუმენტური ნაკადი და საინფორმაციო ტექნოლოგიები.

სატრანსპორტო სისტემის ელემენტების სტრუქტურა და შინაარსი შეესაბამება საზოგადოების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დონეს. მაგალითად, თუ გემების განვითარების ადრეულ ეტაპებზე ჭარბობდა არაფორმალური საკანონმდებლო და ადმინისტრაციული ჩარჩო (რომელიც გამოიხატება ძირითადად პორტსა და სავაჭრო საბაჟოში), ახლა მეტ-ნაკლებად ფორმალიზებული მარეგულირებელი ზომები გავრცელებულია უმეტეს ქვეყნებში. რაც შეეხება დოკუმენტების მოძრაობას და საინფორმაციო ტექნოლოგიებს, საქონლის გადაზიდვის მთავარი დოკუმენტი - ზედნადები - რომის იმპერიაში ჯერ კიდევ III საუკუნეში გამოიყენებოდა. ელექტრონული დოკუმენტების მართვა კი ფართოდ გავრცელდა მხოლოდ მე-20 საუკუნის ბოლოს, კომპიუტერული ტექნოლოგიების დანერგვის შედეგად.

ისტორიული პერიოდის მიუხედავად, სატრანსპორტო სისტემას აქვს ხაზოვან-კვანძოვანი (ქსელის) სტრუქტურა. სატრანსპორტო მარშრუტები და სატრანსპორტო ტერმინალები, შესაბამისად, სატრანსპორტო სისტემის ხაზოვანი და კვანძოვანი ელემენტებია. თითოეული ამ ელემენტის, ისევე როგორც ამ ეტაპზე გამოყენებული მანქანების, მახასიათებლები ქვემოთ იქნება წარმოდგენილი.

სატრანსპორტო მარშრუტები (ხაზოვანი ელემენტი). საზღვაო ტრანსპორტში სატრანსპორტო მარშრუტები არის გადაზიდ-

ვის მარშრუტები, რომლებზეც გემები მოძრაობენ ტვირთის გადაზიდვისას. ინტერმოდალურ გადაზიდვებში¹ საზღვაო ტრანსპორტი იქცა მიწოდების ერთ-ერთ ეტაპად - საზღვაო მონაკვეთი, რომელიც, როგორც წესი, შეადგენს მთლიანი მარშრუტის დიდ ნაწილს. ინტერმოდალურ სატრანსპორტო სისტემებში სატრანსპორტო გზები წარმოადგენს სატრანსპორტო დერეფნებს, რომელთა ინფრასტრუქტურა, მანქანებისა და აღჭურვილობის პარკი, სამართლებრივი ურთიერთობები, წესები და ინსტრუქციები, ბიზნეს პირობები, პერსონალის კვალიფიკაცია და ა.შ. იძლევა სწრაფი, ეფექტური, საიმედო და იაფი მიწოდების საშუალებას.

საზღვაო ტრანსპორტის ყველაზე გავრცელებული განყოფილება არის ხაზოვანი და სატრამპო. ტრანსპორტირების ამ ორ სახეობას შორის მთავარი განსხვავება ისაა, რომ ხაზოვანი ტრანსპორტირება ხორციელდება წინასწარ დამტკიცებული გრაფიკის მიხედვით, ხოლო სატრამპო ტრანსპორტირება გრაფიკის გარეშე, გამგზავნისა და გემთმფლობელს შორის შეთანხმებით.

ხაზოვანი ტრანსპორტირების სერვისი არის გარკვეული პორტებს შორის ტვირთის რეგულარულად გადაზიდვის სერვისი მათი გამგზავრების თარიღების ფარგლებში. მარშრუტის სიზუსტე, გაგზავნის რეგულარულობა და საქონლის მიღების ვალდებულება ნებისმიერი გამგზავნისაგან, პორტიდან გამგზავრება მიუხედავად იმისა, სავსეა თუ არა ხომალდი განრიგის გამოქვეყნებულ დღეს - ყველა ეს ნიშანი განასხვავებს სალაინერო და სატრამპო გადაზიდვებს ერთმანეთისგან. (Stopford, 2009)

¹ ინტერმოდალური (ან მულტიმოდალური) ტრანსპორტირება არის საქონლის გამჭოლი გადაზიდვა, ხშირად ერთიანი ფორმით (კონტეინერებში, პლატაზე, ბინებში და ა.შ.) გამგზავრების ადგილიდან დანიშნულების ადგილამდე ტრანსპორტის რამდენიმე თანმიმდევრული რეჟიმით.

ხაზოვანი მატარებლები (საზღვაო ხაზები) უზრუნველყოფენ ტვირთის სწრაფ, რეგულარულ და საიმედო გადაზიდვას მიზნების ფართო სპექტრამდე წინასწარ განსაზღვრულ ფასად. ისინი წყვეტენ რა სერვისებს შესთავაზონ, რა გემებით გამოიყენონ, იყიდონ საკუთარი გემები ან ჩარტერები, ან იქირაონ ფართი (სლოტები) სხვა გადამზიდავებისგან.

სატრამპო გადამზიდავებისგან განსხვავებით, რომლებსაც აქვთ შედარებით მარტივი ორგანიზაციული სტრუქტურა თავიანთ აქტივებთან მიმართებაში (როგორც წესი, ზღვაზე ორ გემზე ერთი ოფისის თანამშრომელი მოდის), გადაზიდვის ხაზებს უფრო რთული მართვის სტრუქტურა აქვთ (თითო გემზე ოფისის თანამშრომელთა რაოდენობა აღწევს 40 ადამიანს). (Maritime Transport Office, 2013) ამ დროისთვის ბაზარზე 70-მდე ლაინერის გადამზიდავი მუშაობს, რომლებიც სხვადასხვა სერვისებს გვთავაზობენ. ამავდროულად, აუცილებელია განვასხვავოთ ლაინერის გადამზიდავები ცალკეული გემების მფლობელებისგან, რომლებიც ინვესტირებას ახდენენ კონტეინერის გემების მშენებლობაში მათი გადაზიდვის ხაზებზე გასაქირავებლად. ეს კომპანიები არ ახორციელებენ საზღვაო გადაზიდვების მომსახურებას, მათ უფრო მეტი აქვთ საერთო მანანწალა გადამზიდავებთან.

ისტორიულად, კონტეინერიზაციის განვითარების დღიდან, საკონტეინერო გემების გამოყენება დაიწყო ლაინერის სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველსაყოფად. ბოლო 35 წლის განმავლობაში, ინდუსტრიაში ძალთა ბალანსი რამდენჯერმე შეიცვალა. 1980 წელს უმსხვილესი ოპერატორი იყო Sea-Land ბაზრის წილით 9.6%, დარჩენილი 19 უმსხვილესი მოთამაშის წილი მერყეობდა 1.4%-დან 5.6%-მდე, საშუალო წილით ტოპ 20-დან 3%. 2001 წელს Maersk გახდა ლიდერი, დაიპყრო

ბაზრის 9.4% და შთანთქა Sea-Land 1990-იანი წლების ბოლოს. მეორე ადგილი P&O Nedlloyd-მა დაიკავა ბაზრის წილით 4.6%, ხოლო Hamburg-Sued-მა დახურა ტოპ 20 წილით 1%. ამ პერიოდის განმავლობაში, ტოპ 20 კომპანიის წილი 60%-დან 53%-მდე დაეცა, რითაც დარგის დეკონსოლიდაცია მოხდა და მედიანა კომპანიას ბაზრის წილი მხოლოდ 2,6%-მდე ჰქონდა.

თუმცა, მომდევნო 5 წლის განმავლობაში, ინდუსტრიის ლიდერების წილები მკვეთრად გაიზარდა. Maersk-მა თავისი წილი 2001 წელს 9%-დან 2024 წელს 16%-მდე გაზარდა, ძირითადად P&O Nedlloyd-ის ხელში ჩაგდების გზით. MSC-მა 2005 წელს მეორე ადგილი დაიკავა ბაზრის წილით 8%-ით ახალი და მეორადი გემების შეძენის გამო (2021 წელს კომპანიის წილი 3%-ზე ნაკლები იყო). მესამე კომპანია, რომელმაც განიცადა სწრაფი ზრდა იყო CMA-CGM, რომელმაც გაზარდა ბაზრის წილი 5%-მდე Delmas-ის შეძენისა და ახალი გემების დანერგვის შემდეგ. ლიდერებს შორის ძალაუფლების ბალანსის ცვლილების მიუხედავად, კომპანიებმა, რომლებიც საშუალო საბაზრო წილის მიხედვით პირველ ოცეულში შედიან, ეს წილი შეინარჩუნეს ან გაზარდეს. სერიოზული ზარალი განიცადა კომპანიებმა, რომლებიც არ იყვნენ ტოპ 20-ში, რომელთა საერთო საბაზრო წილი შემცირდა 47%-დან 2001 წელს 26%-მდე 2021 წელს. 2022 წელს უმსხვილესი საკონტეინერო გადამზიდავების ადგილები შეინარჩუნა Maersk-მა (დანია), MSC (შვეიცარია) და CMA CGM (საფრანგეთი). სამი ევროპული გადამზიდავი ერთად აკონტროლებს ბაზრის მესამედზე მეტს (სამი კომპანიის ერთობლივი საბაზრო წილი 2023 წელს იყო 37.7% (Maritime Transport, 2016) აღმოსავლეთი-დასავლეთს მთავარ მარშრუტებზე ევროპასა და აზიას შორის, კომპანიები იყენებენ უდიდეს გემებს და ურთიერთობენ ერთმანეთთან საკუთარი გემების ტევადობის განაწილების

თვალსაზრისით, მათ შორის სტრატეგიული ალიანსების შექმნის გზით. მეგა-კონტეინერის გემების გამოყენება ძირითად მარშრუტებზე და თანამშრომლობა ოპერატიულ საქმიანობაში საშუალებას აძლევს დარგის მოთამაშეებს მიაღწიონ მასშტაბის ეკონომიას.

აღსანიშნავია, რომ საერთაშორისო ვაჭრობის სტრუქტურის ცვალებადობისა და მიწოდების წყაროების დივერსიფიკაციის მზარდი აუცილებლობის მიუხედავად, რაც ხშირად ასოცირდება სატრანსპორტო მანძილების ზრდასთან, საზღვაო ტრანსპორტით დაფარული საშუალო მანძილი ძირითადად უცვლელი დარჩა. 1970-2022 წლებში საზღვაო ტრანსპორტით გავლილი საშუალო მანძილი სტაბილურად რჩებოდა საშუალოდ 4100 საზღვაო მილით. (Crowe, 2022)

ეს ტენდენცია, კერძოდ, ასახავს შიდა რეგიონული ვაჭრობის მზარდ მნიშვნელობას და, ნაკლებად, წარმოების „დაახლოებას“ გაყიდვების ბაზრებთან.

მრავალი ათწლეულის განმავლობაში, საკონტეინერო გადაზიდვა იყო ბაზრის ყველაზე სწრაფად მზარდი სეგმენტი. საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდის პროგნოზირება შესაძლებელია გლობალური მშპ-ს მოცულობისა და საკონტეინერო გადაზიდვებზე მულტიპლიკატორული ეფექტის საფუძველზე, რომელიც მერყეობს მშპ-ის ზრდაზე 3-4-ჯერ. მაგალითად, თუ გლობალური მთლიანი შიდა პროდუქტის ზრდა იყო პროგნოზირებული წელიწადში 2%-ით, მაშინ საერთაშორისო საზღვაო კონტეინერების ტრანსპორტირება იმავე პერიოდში გაიზარდა 6-8%-ით. ამჟამად, მულტიპლიკატორის დონის ეს მნიშვნელობა ეჭვქვეშაა დაყენებული ექსპერტების მიერ. მკვლევრები ამტკიცებენ, რომ მულტიპლიკატორის დონე აღარ არის კონტეინერების მოძრაობის ზრდის ზუსტი მაჩვენებელი ახალი ფაქტორების გაჩენის გამო.

გლობალური ეკონომიკის განვითარების ახალ ფაქტორებს შორისაა ოფშორინგი (ოფშორინგი არის კომპანიის მიერ წარმოების პროცესის ნაწილის მოძრაობა ან მომსახურების მიწოდების პროცესი იმ ქვეყნის გარეთ, სადაც კომპანია მდებარეობს (წყარო: ინგლისურ-რუსული ეკონომიკური ლექსიკონი), ნაყარი ტვირთის კონტეინერიზაცია, საქონლისა და მომსახურების გლობალური მთლიანი შიდა პროდუქტის მოცულობის შეფარდება და შუალედური პროდუქტებისა და მზა პროდუქციის წილი. UNCTAD-ის მიხედვით, მულტიპლიკატორის ღირებულება დაეცა საშუალოდ 3,4-ჯერ 1990-2023 წლებში (Maritime Transport Office, 2013), ამ ტენდენციიდან გამომდინარე, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ საერთაშორისო საზღვაო საკონტეინერო ტრანსპორტის ზრდის ტემპი მომავალში შენელდება.

სატრანსპორტო საშუალებები. სატრანსპორტო საშუალებების (გემების) ტიპი განისაზღვრება ტვირთის ტიპის მიხედვით, რომლისთვისაც გემი აიგება. საზღვაო გზით გადაზიდული საქონლის სახეობების მრავალი კლასიფიკაცია არსებობს. UNCTAD-ის მიერ სტატისტიკური მასალების შედგენისას გამოყენებული კლასიფიკაციის მიხედვით, საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდული ტვირთი იყოფა 4 დიდ კატეგორიად:

- ნავთობი და გაზი;
- ძირითადი ნაყარი ტვირთები (რკინის მადანი, მარცვლეული, ქვანახშირი, ბოქსიტი, ფოსფორიტი);
- სხვა მშრალი ტვირთი;
- კონტეინერის ტვირთი. (Maritime Transport Office, 2013)

ჩვენი აზრით, ეს კლასიფიკაცია არ ასახავს ზღვით გადაზიდული ტვირთის მთელ სპექტრს. საზღვაო გზით გადაზიდული საქონლის სახეობების გაფართოებული და სისტემატიზებული ცხრილი წარმოდგენილია დანართ A-ში.

გადაზიდული ტვირთის ტიპებიდან გამომდინარე, განასხვავებენ გემების შემდეგ ჯგუფებს:

- ნავთობის ტანკერები;
- ნაყარი მადნის მატარებლები და ნაყარი გადამზიდები, მადნის, ნაყარი ტვირთისა და ნავთობის გემები;
- გემები ზოგადი ტვირთისთვის; სამაცივრო ხომალდები, სპეციალიზებული სატვირთო გემები, რო-რო გემები (RO-RO ხომალდები), ზოგადი სატვირთო გემები (ერთსართულიანი და მრავალსართულიანი), გემები ზოგადი ტვირთისა და მგზავრების გადასაზიდად;
- საკონტეინერო გემები;
- სხვა გემების ნავთობპროდუქტების ტანკერები, ქიმიური ტანკერები, სხვა ტიპის ტანკერები, თხევადი გაზის გემები, რო-რო სამგზავრო გემები, სამგზავრო გემები, სატანკო ბარჟები, ზოგადი ტვირთების ბარჟები, თევზსაჭერი გემები, ოფშორული დამხმარე გემები და ყველა სხვა ტიპის გემები.

ინტერმოდალური ტრანსპორტი ეხება ერთიან, ე.ი. უპირველეს ყოვლისა, საკონტეინერო ტვირთი, რომელსაც ემსახურება საკონტეინერო გემების ფლოტი. ეს განისაზღვრება, უპირველეს ყოვლისა, გადაზიდული ტვირთის ბუნებით: კონტეინერები ყველაზე მოსახერხებელია გადაზიდვისთვის, როგორც გემიდან გემზე, ასევე სხვა სახის ტრანსპორტისთვის.

გარდა ამ გარემოებისა, საკონტეინერო პორტები ღიაა ყველასთვის, ე.ი. არავის აქვს მონოპოლია საპორტო სერვისებით სარგებლობაზე. და მაშინაც კი, თუ ლაინერს აქვს სპეციალური ტერმინალები პორტში, რომლებშიც მხოლოდ მას შეუძლია შესვლა, გადაზიდულ ტვირთს ბევრი მფლობელი ჰყავს. სხვა ტიპის პორტები ყველაზე ხშირად ეკუთვნის ერთ კომპანიას,

რომელიც, როგორც წესი, ასევე ფლობს ტვირთს (მაგალითად, არალითონური მასალები და ნავთობპროდუქტები). ეს მდგომარეობა ყველაზე ხშირად გვხვდება სამთო კომპანიებთან, სადაც დიდ კონგლომერატს შეიძლება ჰქონდეს მალარო, რკინიგზა, გადამამუშავებელი ქარხანა და პორტის კომპლექსი. ამ მიზეზით, პორტის კონცეფცია ძირითადად ეხება პორტებს, რომლებიც ემსახურებიან კონტეინერულ ტვირთს.

სატრანსპორტო ტერმინალები (საკვანძო ელემენტი). პორტები საზღვაო ტრანსპორტის ინდუსტრიის მთავარი ელემენტია. ნავსადგურებში ხდება გემების დატვირთვა და გადმოტვირთვა, ტვირთის გადაზიდვის აწყობა, საბაჟო და ფიტოსანიტარული კონტროლი.

ლაინერების სატრანსპორტო ქსელის სტრუქტურის სირთულე, რომელიც განისაზღვრება, როგორც კონტეინერების მიწოდების მარშრუტზე არსებული შუალედური პორტების რაოდენობა და სპეციალიზებული ტრანსშიპმენტის² პორტების რაოდენობა. ეს გამოწვეულია შემდეგი მიზეზებით:

- გადაზიდვის სწრაფი ზრდა, რომელიც მოითხოვს უფრო განვითარებულ სატრანსპორტო სისტემას;
- კონტეინერის პორტების რაოდენობის ზრდა, როგორც ახლად აშენებული, ისე ნაყარი პორტებიდან გადაკეთებული, რაც აფართოებს ოფციონების სივრცეს;
- საკონტეინერო გემების კლასების რაოდენობის ზრდა ტონაჟის მიხედვით, რომელთაგან თითოეული ასრულებს თავის როლს ლაინერის გადაზიდვის ქსელში განსხვავებული ეფექტურობისა და სიჩქარის გამო;

² ტრანსშიპმენტი (ინგლ. transshipment) არის ოპერაცია საზღვაო პორტში საქონლის გადაზიდვის ერთი გემიდან მეორეზე. საქონლის გადაზიდვას პორტში გემიდან სახმელეთო ტრანსპორტზე ტრანზიტი ეწოდება.

- ქსელის არქიტექტურის შემუშავებისას „თავისუფლების ხარისხების“ რაოდენობის ზრდა, რაც არის ვერტიკალური ინტეგრაციის (ხაზები, ტერმინალები და მიწის მატარებლები), ჰორიზონტალური ინტეგრაციის (კონფერენციების, ალიანსებისა და კონსორციუმების ფორმირების შედეგი).

იმისათვის, რომ თანმიმდევრულად ჩამოვაყალიბოთ „პორტის“ კონცეფცია, განვიხილავთ საზღვაო ნავსადგურის ყველაზე გავრცელებულ განმარტებებს:

- საზღვაო პორტი არის „საზღვაო ნავსადგურის ინფრასტრუქტურის ობიექტების ერთობლიობა, რომელიც მდებარეობს სპეციალურად გამოყოფილ ტერიტორიებსა და წყლებზე და განკუთვნილია საეაჭრო გადაზიდვებისთვის გამოყენებული გემების, სათევზაო ფლოტის გემებისა და მგზავრების ყოვლისმომცველი მომსახურებისათვის. ტვირთთან ოპერაციების მათ შორის მისი გადაზიდვისა და სხვა სერვისების განხორციელებისთვის, როგორც წესი, საზღვაო ნავსადგურში, ასევე ტრანსპორტის სხვა რეჟიმებთან ურთიერთქმედებისათვის“ (დიდი იურიდიული ლექსიკონი (2013))
- ტ. ნოტბუმი, საზღვაო ტრანსპორტისა და რეგიონული ეკონომიკის დარგის ერთ-ერთი წამყვანი მკვლევარი, საზღვაო პორტს განსაზღვრავს, როგორც სატრანზიტო ზონას ტვირთისა და საზღვაო მგზავრების დატვირთვისა და გადმოტვირთვისთვის. მ. სტოფფორდი (ბრიტანელი ეკონომისტი, Clarkson's-ის პრეზიდენტი) თვლის, რომ პორტი არის გეოგრაფიული არეალი, სადაც გემები უახლოვდებიან სანაპირო კედელს დატვირთვისა და გადმოტვირთვის ოპერაციებისთვის, როგორც წესი, ყურეს-

თან ან შესართავთან. (Stopford, Maritime Economics. Routledge, 2009)

ჩვენი აზრით, ამ განმარტებებს არ შეიძლება ეწოდოს სრული, რადგან ისინი არ ასახავს საზღვაო ნავსადგურების ეკონომიკურ არსს და პორტების ადგილს სატრანსპორტო სისტემაში. ჩვენ ვფიქრობთ, რომ საზღვაო პორტი არის ეკონომიკური სუბიექტი, რომელიც მდებარეობს გეოგრაფიულად შეზღუდულ და ლეგალურად განსაზღვრულ წყალსა და ტერიტორიებზე, რომელიც გამოიყენება შიდა და საერთაშორისო სასაქონლო და მატერიალური ტვირთის ნაკადების გადასაზიდად გამგზავნიდან საბოლოო მიმღებამდე. ტვირთის ლოტებზე. უმეტეს შემთხვევაში, საზღვაო ნავსადგურები მგრძნობიარე ობიექტებია.

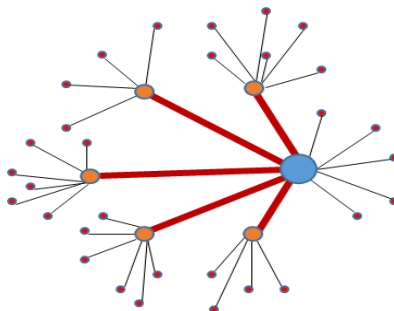
სამეცნიერო ლიტერატურაში და პერიოდულ გამოცემებში ხშირად გვხვდება ისეთი ცნებები, როგორიცაა „ი“, „პორტი“, ლოგისტიკური კერა, „გადატვირთვის პორტი“, „მშრალი პორტი“, „საზღვაო ტერმინალი“, „დისტრიბუციის ცენტრი“. ამასთან, არ არსებობს „პორტის“ კონცეფციის უნივერსალური განმარტება. ტერმინოლოგია ვრცელია, ბევრი ავტორი აყენებს ცნების „პორტის“ მნიშვნელობას ისეთ სინონიმებში, როგორიცაა „პორტი“ ან უბრალოდ „ი“ სხვების ნაშრომებში, ტერმინი არ არის განსაზღვრული. ქვემოთ გავანალიზებთ საზღვაო ლოგისტიკისა და სატრანსპორტო გეოგრაფიის სფეროში გამოყენებული „პორტის“ კონცეფციის არსებულ განმარტებებს და სისტემატურად შევაჯამებთ ადგილობრივი და უცხოელი მკვლევარების ნაშრომებს სატრანსპორტო ებსა და პორტის კომპლექსებთან დაკავშირებით, რათა ჩამოვაყალიბოთ ყველაზე სრულყოფილი და ზუსტი განმარტება.

საზღვაო ლოგისტიკაში „პორტის“ კონცეფციის გაჩენა განპირობებულია სივრცითი მოდელით „hub&spoke“ (hub&spoke),

რომელიც ფართოდ გავრცელდა აშშ-ს საავიაციო ინდუსტრიაში 1970-იანი წლების ბოლოს. მოდელის პრაქტიკული გამოყენების მიზეზი იყო 1978 წელს შეერთებულ შტატებში საავიაციო ინდუსტრიის დერეგულირების აქტის მიღება. ამ კანონის შედეგად, ამერიკულ ავიაკომპანიებს საშუალება აქვთ დამოუკიდებლად დაადგინონ ფრენების ტარიფი და შექმნან მარშრუტების ქსელი; გარდა ამისა, შემცირდა ახალი კომპანიების სამოქალაქო ავიაციის დარგში შესვლის ბარიერები.

ავიაკომპანიებმა მოახდინეს მარშრუტების ქსელის რადიკალური რესტრუქტურზაცია. პირდაპირი მარშრუტები ერთი იშვიათად დასახლებული უბნიდან მეორეში წარსულს ჩაბარდა. ამ პრაქტიკამ შესაძლებელი გახადა საგრძნობლად შემცირებულიყო იმ მარშრუტების რაოდენობა, რომლებიც აკავშირებს ყველა გაფრენისა და ჩამოსვლის პუნქტს ერთი სატრანსპორტო ქსელის ფარგლებში. „hub-and-spock“ სისტემის დანერგვამ ხელი შეუწყო მასშტაბის ეკონომიის მიღწევას, რომელიც ჩამოყალიბდა სატრანსპორტო ნაკადების კონსოლიდაციით რეგიონთაშორის კვანძებში და მათკენ მიმავალ მარშრუტებზე („spokes“) (სურათი 1.).

სურათი 1. Hub-and-spock მოდელი



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

Hub-and-spock მოდელის გაჩენამ 1970-იანი წლების შუა პერიოდში მნიშვნელოვნად შეცვალა როგორც რეგიონული, ისე გლობალური მიწოდების ჯაჭვები. თავდაპირველად გამოიყენებოდა საავიაციო ინდუსტრიაში, სისტემა სწრაფად გავრცელდა ტრანსპორტის სხვა რეჟიმებზე. საზღვაო ტრანსპორტში, რომელიც შეადგენს საერთაშორისო ვაჭრობაში ტრაფიკის მთლიანი მოცულობის 90%-ს (საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია. Shipping: უსაფრთხო და მეგობრული ბიზნესი – ფაქტები და ციფრები - Maritime Knowledge Centre, 2012. გვ. 7), hub-and-spock მოდელის გაჩენამ აღნიშნა ახალი ეტაპი პორტების განვითარებაში. საზღვაო ლოგისტიკაში, პორტის ი გახდა რეგიონთაშორისი ცენტრი, რომელიც აერთიანებს სატრანსპორტო ნაკადებს.

ტერმინი „პორტ ის“ გამოყენების არაერთგვაროვნება დიდწილად განპირობებულია ფრაზის უცხო წარმოშობით. ამავდროულად, უცხოელ მკვლევრებს შორის ასევე არ არის ერთიანობა ტერმინის განმარტებაში.

დასავლელი მკვლევართა უმეტესობას (თ.ნოთებუმი, ა.ბერდი, კ.ფაგერჰოლდტი, ე. გაი, რ.მაკკალა) პორტი ესმის, როგორც - პორტის კომპლექსი, რომლის ოპერაციულ საქმიანობაში დომინირებს საკონტეინერო ტვირთის გადაზიდვა. მკვლევრები განსაზღვრავენ გადაზიდვის სამ ფორმას:

- „Hub-and-spock“ (hub&spoke). პორტის დანიშნულებაა უზრუნველყოს კომუნიკაციები მიმწოდებელ და ოკეანეში მიმავალ გემებს შორის, რომელიც აკავშირებს რეგიონულ და გლობალურ სატრანსპორტო ქსელებს. პორტი მოქმედებს, როგორც ტვირთების ნაკადების კონსოლიდაციის ადგილი რეგიონში მისი ცენტრალური (ყველაზე ხელმისაწვდომი) მდებარეობის გამო. ოკეანეში მოძრავი და მკვებავი გემების ტევადობა მნიშვნელოვნად გან-

სხვაგვარად, რადგან მიმწოდებელი გემები ემსახურებიან შედარებით მცირე ტვირთის გადაზიდვებს და გამოიყენება საზღვაო ტრანსპორტირებისთვის.

- „შუალედური ბმული“ (ინტერლაინინგი). გადატვირთვის ამ ფორმით, პორტის ი მოქმედებს როგორც ტვირთის შესაძლო გადაზიდვის ადგილი გრძელი საზღვაო მარშრუტების დროს. გადაზიდვის გემების ტევადობა დაახლოებით იგივეა.
- კვეთა (რელე). საპორტო კერა იქმნება ლაინერის გადამზიდვების რამდენიმე გრძელი საზღვაო მარშრუტის კვეთაზე. გადაზიდვის გემების ტევადობა დაახლოებით იგივეა.

ფაქტობრივად, გადატვირთვის ისეთი ფორმები, როგორიცაა „ინტერლაინინგი“ და კვეთა (რელე), მოქმედებს როგორც საავიაციო დარგში ჩამოყალიბებული -და-სპიკის მარშრუტების (hub&spoke) ვენტილატორის ფორმის მოდიფიკაციები. ამ ორი ტიპის მარშრუტის ოპტიმიზაციის გამოყენება განისაზღვრება საზღვაო ტრანსპორტის ფიზიკური და ეკონომიკური მახასიათებლებით:

- მთლიანი მარშრუტისთვის საწვავის მთლიანი მოხმარების პროცენტული მაჩვენებლით გემის შესვლა პორტში არ არის ძალიან ენერგოინტენსიური;
- საზღვაო ტრანსპორტის მთავარი კონკურენტული უპირატესობა სხვა სახის გადაზიდვებთან შედარებით არის მიწოდების ღირებულება (ავიაციისთვის - მიწოდების დრო).

სურათი 2. გადაზიდვის სამი ფორმა

ჰაბ&სპოუქი (*hub&spoke*)

შუალედური რგოლი (*interlining*)



გადაკვეთა (*relay*)

წყარო: დიუკრუე, ნოტტებუმი 2012



მიუხედავად ყველაფრისა, გლობალური გადაზიდვის ბაზრის 85% შედგება hub-and-spoke მოდელის ფარგლებში არსებული ოპერაციებისგან (State of the European Port System, 2014). თუმცა, ეს მაჩვენებელი შეიძლება მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს რეგიონების მიხედვით.

პირველმა საკვანძო პორტებმა სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში 1970-1980-იანი წლების ბოლოს დაიწყეს ფორმირება იმ ქვეყნებისა და რეგიონების დასაკავშირებლად, რომლებიც არ იყო დაკავშირებული ოკეანის აღმოსავლეთ-დასავლეთის (მათ შორის აზია-ევროპის) მიმართულების რეისებით. სინგაპური, კაოსიუნგი (ტაივანი), ბუსანი (სამხრეთ კორეა) და, უფრო ნაკლებად, ჰონგ კონგი (ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის სპეციალური ადმინისტრაციული რეგიონი) გახდა პირველი პორტები, რომლებშიც უმსხვილესმა საზღვაო ხაზებმა დაიწყეს კონტეინერის ტვირთის გადაზიდვის ოპერაციების მასიურად გამოყენება. შემდგომში, ძირითადად, 1990-იანი წლების დასაწყისიდან, გლობალური მიწოდების ჯაჭვებში საზღვაო ნავსადგურებმა ფოკუსი თითქმის სრულად გადაზიდვაზე გადაიტანეს (გადატვირთვის წილით 75% ან მეტი მთლიან ტვირთბრუნვაში): ფრიპორტი (ბაჰამის კუნძულები), სალალაჰ (ომანი), ტანჯუნგი. პელეპასი (მალაიზია), ჯოია ტაურო (იტალია), ტარანტო (იტალია), კალიარი (იტალია), ალგესირასი (ესპანეთი), მალტა და ა.შ.

ამ პორტებს აქვთ რამდენიმე საერთო მახასიათებელი: ნავიგაციის ხელმისაწვდომობა, გადაზიდვის მთავარი მარშრუტებისგან დაშორება (მთავარი მარშრუტების მცირედი გადახრა) და საკუთრების სტრუქტურა (ნაწილობრივ ან მთლიანად საკუთრებაში არსებული გემების ან საერთაშორისო პორტის ოპერატორების მხრივ).

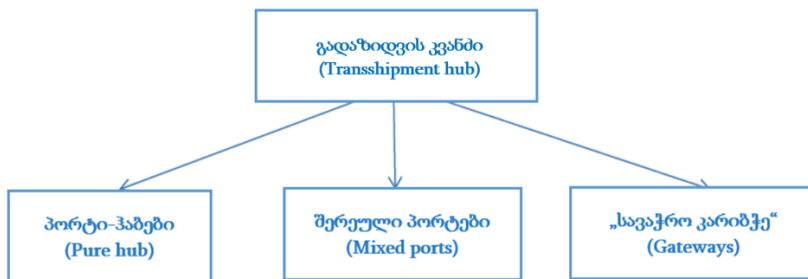
დასავლელი მკვლევრები (თ.ნოტებომი, ა.ბერდი, კ.ფაგერ-ჰოლდი, ე.გაი, რ.მაკკალა) თვლიან, რომ პორტებს ახასიათებთ:

- პორტის ტვირთბრუნვის სტრუქტურაში გადატვირთვის ოპერაციების უპირატესობა;
- ცენტრალური მდებარეობა რეგიონში -და-სპოკის ტრანსპორტის სახით ან საზღვაო გადაზიდვების მთავარ მარშრუტებზე მდებარეობა;

- ფოკუსირება კონტეინერის ტვირთზე.

ცალკე, მკვლევრები ახდენენ გადაზიდვის პორტების იდენტიფიცირებას, რომლებიც ორიენტირებულია როგორც შიდა ქვეყნებზე - „სავაჭრო კარიბჭე“ (კარიბჭე), ასევე შერეული პორტები - პორტები, რომლებიც ემსახურებიან ტვირთის ნაკადებს ერთდროულად ორიენტირებული როგორც პორტის ტვირთის სიმძიმის უკანა ზონაზე, ასევე საზღვაო ტიპის გადაზიდვაზე ზღვა (დიაგრამა 2).

სქემა 2. გადატვირთვის პორტების ტიპები თ.ნოთებუმის, ა.ბერდის, კ.ფაგერჰოლდის, ე. გაის, რ.მაკკალას კლასიფიკაციის მიხედვით



ბ. ფირი იძლევა ტერმინის შემდეგ განმარტებას: „ პორტი არის ტერიტორია, რომელიც გამოიყენება გადატვირთვისთვის და მოქმედებს როგორც სავაჭრო კარიბჭე უფრო დიდი შიდა ქვეყნებისთვის, ხერხემლის სერვისების შეერთებით სხვადასხვა მიმზღოებლის ქსელებთან“.³ ამ განმარტებიდან ჩანს, რომ ნაძვი

³ ჰინტერლენდი (გერმ. Hinterland, ლიტ. „ქვეყანა უკან“) არის ტერმინი, რომელიც გამოიყენება ეკონომიკურ გეოგრაფიაში ტერიტორიის აღსანიშნავად, რომელიც ეკონომიკურად არის ორიენტირებული კონკრეტული ეკონომიკური ცენტრისკენ, წარმოადგენს ამ ტერიტორიის პროდუქციის გასასვლელს საშინაო ან საგარეო ბაზარზე და ასევე მისი დამუშავების ადგილი.

ა. ფირი აერთიანებს სუფთა ებისა და კარიბჭეების ცნებებს ზემოთ მოცემული კლასიფიკაციიდან და ხაზს უსვამს პორტს, როგორც რეგიონულ განვითარებაზე გავლენის მქონე ტერიტორიას, განსხვავებით პორტის, როგორც სატრანსპორტო სისტემის ელემენტისგან.

სინონიმური კონცეფციის „საზღვაო ლოგისტიკური ი“ წარმოშობის ანალიზი ასევე ჩაატარეს მკვლევრებმა ჰ. ნამმა და დ.ვ. სონგმა. ანალიზის საფუძველზე, მკვლევრები აძლევენ შემდეგ განმარტებას: „საზღვაო ლოგისტიკური კერა არის ტვირთის გადაზიდვის ან ტრანზიტის კვანძი (უზრუნველყოფს ტვირთის მიწოდებას კარიდან კარამდე), ცენტრალიზებული სადისტრიბუციო ცენტრი (ასრულებს როლს. დროებითი საწყობი) და დამატებითი ღირებულების შექმნის ადგილი; არის „კონტეინერის პორტის“ კონცეფციის სინონიმი (Nam & Song, 2010, July 11-15). აღსანიშნავია, რომ მკვლევრები ხაზს უსვამენ პორტს, როგორც დამატებითი ღირებულების შექმნის ადგილს და ახასიათებენ მას, როგორც პორტის გადაზიდვის საკონტეინერო ტვირთს.

ი. ეგლიტი პორტს განიხილავს, როგორც სატრანსპორტო კვანძს, რომელიც დაფუძნებულია საზღვაო პორტზე, რომელიც წარმოადგენს ძირითადი სატრანსპორტო რეჟიმების ტექნოლოგიურ შეერთებას და ტვირთის ტვირთის კონსოლიდაციის ადგილს, რომელიც ეკონომიკურად მომგებიანია დიდი მანქანებით გაგზავნისთვის. (ЭГЛИТ, 2013)

თ. ვიერი მიაჩნია, რომ პორტის ი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ კრიტერიუმებს (Vier, 2010):

1. რეგიონის გეოგრაფიულად ცენტრალურ (ან ხელმისაწვდომ) ადგილას, შიდა ზონის არსებობა ტვირთის დამატებითი მოზიდვისთვის;

2. რეგიონის სხვა პორტებთან შედარებით უფრო დიდი გემების მიღების შესაძლებლობა. (Nam & Song, 2010, July 11-15).

ზოგიერთ დასავლურ განმარტებით ლექსიკონში პორტები განსაზღვრულია მსგავსი მახასიათებლებით:

- ეს არის ყველაზე დიდი პორტი სანაპიროზე;
- მან უნდა მიიღოს მაქსიმალური ზომისა და ტევადობის გემები, რომლებიც მუშაობენ შესაბამისი მიმართულებით;
- ამ პორტებში უპირატესი ოპერაციები უნდა იყოს გემიდან გემზე გადატვირთვა ან გადატვირთვა.

ცხრილი 2. ტერმინი „ პორტის“ განმარტებების შემაჯამებელი ცხრილი

მკვლევრები	საკვანძო დახასიათება
ტ. ნოტტებუმი ა. ბაირდი კ.ფეგერჰოლტი ე.გაი რ. მაკკალა	- ტრანსშიფმენტი - კონტეინერის ტვირთები - პორტი, როგორც სატრანსპორტო სისტემის ელემენტი
თ.ბ. ფირი	- პორტი, როგორც ტერიტორია - ტრანსშიფმენტიც და ტრანზიტიც - დამატებითი ღირებულების შექმნა - კონტეინერის ტვირთი
ჰ.ს. ნამი დ.ვ.სონგი	- პორტი, როგორც მთავარი სატრანსპორტო რეჟიმების დამაკავშირებელი წერტილი - ტრანსშიფმენტიც და ტრანზიტიც - დამატებითი ღირებულების შექმნა - კონტეინერის ტვირთი
ი. ეგლიტი თ. ვიერი	- პორტი, როგორც მხარეთა კონსოლიდაციის ადგილი

	- მდებარეობა გეოგრაფიულად ცენტრალურ ადგილას - ინტერლენდის არსებობა
--	---

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ჩვენ განვმარტავთ პორტს, როგორც: **დიდი საკონტეინერო პორტი, რომელიც აღჭურვილია საქონლის სწრაფი გადაზიდვის მიზნებისათვის, დგომის დროის შემცირების მიზნით.** ტერმინის განმარტებები შევაჯამეთ ცხრილში 2.

როგორც ვხედავთ, მკვლევართა უმეტესობა ხაზს უსვამს პორტის კვანძოვან ბუნებას, მის სპეციალიზაციას კონტეინერულ ტვირთებში და უფრო დიდი გემების მიღების შესაძლებლობას რეგიონის სხვა პორტებთან შედარებით. ჩვენი აზრით, ეს სამი მახასიათებელი არის საკვანძო პორტის განსაზღვრისათვის.

ცალკე, გვსურს აღვნიშნოთ პორტის, როგორც კონტეინერის პორტის მახასიათებლები, რომლებიც ხაზგასმულია მკვლევარების მიერ. მიუხედავად იმისა, რომ ეს ქონება მნიშვნელოვნად ავინაროებს - პორტის კონცეფციას დამუშავებული ტვირთის სპეციალიზაციის ხარისხის თვალსაზრისით, ჩვენ მას გამართლებულად მივიჩნევთ.

ლოგისტიკის მიღწევებმა ზოგადად მიწოდების მარშრუტების ოპტიმიზაციის სფეროში და განსაკუთრებით -ენდ-სპოკის სისტემის გამოყენებაზე იმოქმედა, პირველ რიგში, საკონტეინერო ტრანსპორტირებაზე, რომელიც ფიზიკური თვალსაზრისით შეადგენს საერთაშორისო საზღვაო ტრანსპორტის მოცულობის 15%-ს და ნახევარზე მეტს ღირებულების თვალსაზრისით (Maritime Transport Office, 2023). საკონტეინერო ტვირთმა განსაზღვრა პორტის ეკონომიკის ევოლუცია და საფუძვლად დაედო ინტერმოდალური ტრანსპორტის განვითარებას - გამჭოლი

გადაზიდვებისა და ტრანსპორტის რამდენიმე რეჟიმის თანმიმდევრული გამოყენებით (მაგალითად, საზღვაო ტრანსპორტი - სარკინიგზო - საზღვაო - საავტომობილო ტრანსპორტი). სხვა საკითხებთან ერთად, საკონტეინერო ტრანსპორტი ითვლება სატრანსპორტო სერვისების ერთ-ერთ ყველაზე მაღალი მარჯის სეგმენტად.

მკვლევრებს შორის მთავარი უთანხმოება, როგორც ვხედავთ, არის პორტებში განხორციელებული გადატვირთვის ტიპის მახასიათებლები - გადატვირთვა და ტრანზიტი.

ჩვენი აზრით, საფუძველია გადაზიდვის ორივე სახეობა, ანუ გადატვირთვა გემიდან გემზე და გემიდან სახმელეთო ტრანსპორტზე. ინტერმოდალური ტრანსპორტის დანერგვამ საფუძველი ჩაუყარა ერთიანი საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბებას, ხოლო საზღვაო ტრანსპორტი გახდა მიწოდების ერთ-ერთი ეტაპი - საზღვაო მონაკვეთი, რომელიც, როგორც წესი, მთლიანი მარშრუტის უმეტეს ნაწილს შეადგენს.

ინტერმოდალურ სატრანსპორტო სისტემაში, საზღვაო ტერმინალების გარდა, საკვანძო ელემენტებია ეგრეთ წოდებული შიდა საკონტეინერო ტერმინალები, რომლებსაც ასევე „მშრალ პორტებს“ უწოდებენ, რაც გარკვეულ დაბნეულობას იწვევს ტერმინოლოგიაში. მკვლევართა უმეტესობა „მშრალ პორტს“ განსაზღვრავს, როგორც შიდა საკონტეინერო ტერმინალს, რომელიც პირდაპირ კავშირშია საზღვაო პორტთან, რომელსაც აქვს მიმდებარე ტრანსპორტის მაღალი ტევადობა, რომლის მეშვეობითაც მომხმარებლები აგზავნიან და იღებენ ტვირთს ინტერმოდალური ტვირთის ერთეულებში, თითქოს ისინი უშუალოდ მუშაობდნენ პორტში.

იმისათვის, რომ ხაზგასმით აღვნიშნოთ „პორტის“ ცნების, როგორც საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ელემენტის

განმარტება, განვიხილოთ საზღვაო პორტების, როგორც სატრანსპორტო ქსელების კვანძების, კლასიფიკაცია, ე.ი. პორტების კლასიფიკაცია ტვირთის განაწილების ქსელში პოზიციის მიხედვით. ტვირთის განაწილების ქსელში პოზიციების მიხედვით პორტების ყველაზე სრული კლასიფიკაცია შევკრიბეთ და წარმოვადგინეთ ცხრილში 3.

განსაზღვრულია 4 ტიპის პორტი (ძირითადი პორტი, სიმძიმის ცენტრი, რეგიონული პორტი და მცირე პორტი) კრიტერიუმების საფუძველზე, როგორიცაა მდებარეობა, შიდა ზონის როლი და მომსახურების მახასიათებლები. 1000 TEU-მდე, მცირე პორტის სატვირთო ბაზა უმნიშვნელოა, ტვირთის გრაფიტაციული ზონის რადიუსი 100 კმ-ზე ნაკლებია. რეგიონული პორტი არის რეგიონული მნიშვნელობის პორტი, ოდნავ უფრო დიდი ტვირთის ნაკადებით მცირე პორტთან და უფრო დიდ ტვირთის ბაზასთან შედარებით; ბორტზე შეუძლია 2000-დან 4000 TEU-მდე გემების განთავსება. რეგიონული პორტი ხასიათდება მნიშვნელოვანი სამრეწველო და სოციალური ტვირთის არეალის არსებობით, მაგრამ, სიმცირის გამო არ აქვს მნიშვნელოვანი როლი საზღვაო ქსელში. სიმძიმის ცენტრი არის საზღვაო პორტი, რომელსაც შეუძლია მიიღოს მინიმუმ 4000 TEU გემები, აქვს უზარმაზარი და ტვირთამწე ტერიტორია, მაგრამ მდებარეობს საზღვაო ქსელის პერიფერიაზე. პორტი ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას გემიდან გემზე - ტვირთის 40%-მდე, პორტი მნიშვნელოვანია ინტერმოდალურ კავშირებში.

ძირითადი პორტი ხასიათდება სტრატეგიული მდებარეობით მთავარ მარშრუტებზე ან მათ კვეთაზე, რომელსაც შეუძლია მიიღოს გემები 5000 TEU-ზე მეტი ტევადობით, მაგრამ აქვს შეზღუდული (ბუნებრივი) ტვირთის სიმძიმის არეალი, ინტერმოდალური კავშირების მნიშვნელობა შეზღუდულია. ტვირთის ძირითადი ნაწილი გადაიგზავნება ზღვიდან ზღვაში (60%-ზე მეტი).

ცხრილი 3. პორტების კლასიფიკაცია ტვირთის განაწილების ქსელში პოზიციის მიხედვით

ასპექტი	ცვლადი	დერეკლი პორტი	მაზიდულობის ცენტრი	რეგიონული პორტი	მეტრე პორტი
გაადგილება	საზღვაო ქსელი	სტრატეგიული მდებარეობა ძირითად მარშრუტებზე ან მათ კვეთაზე	საზღვაო ქსელის პერიფერია	არ თამაშობს როლს საზღვაო ქსელში	არ თამაშობს როლს საზღვაო ქსელში
	ზურგის ქსელი	ბუნებრივი მზიდულობის ტერიტორია	ზურგის გრძელი და ტერიტორიული ტერიტორია	არსებითი სამრეწველო ანდა სოციალური პიტიტიტი	ლოკალური სატვირთო ბაზა
პირტერალანდის მახასიათებელი	ტრანსპორტი	>60% (ზღვა/ზღვა)	<40%	ცოტა	არ არის
	Hinterland modes	შეზღუდული ადგილობრივი პირტერალანდი	>60% უშუალო პირტერალანდი. ტვირთის უმეტესი წილი 300 კმ-ზე არანაკლები რადიუსის ტერიტორიიდან	არანაკლებ 90% და ტერიტორია 500 კმ-ზე არანაკლები რადიუსით	უშუალო პირტერალდი >90% ტვირთით და ტერიტორია 100 კმ-ზე არანაკლები რადიუსით
სერვისის მახასიათებელი	ინტერმოდალური შეერთება	შეზღუდული მნიშვნელობა	მნიშვნელოვანი წილი სახეობებზე გადანაკლებების	შეზღუდული წილი	პრაქტიკულად არ არსებობს
	გემის ზომა	უმსხვილესი გემი არანაკლებ 5000 TEU	უმსხვილესი გემი არანაკლებ 4000 TEU	უმსხვილესი გემი 2000-დან 4 000-მდე TEU	უმსხვილესი გემი 1 000 TEU
	სერვისის სიხშირე	ბევრი მსხვილი ხაზის ხშირი შემოსვლა, რიგ შემთხვევაში ერთობის დომინირება	ბევრი მსხვილი ხაზის ხშირი შემოსვლა	მეორადი ხაზების შემოსვლა (კაბიტაჟი, ფიდერები და მეორადი კონტინეტალიზირის, მსხვილი ხაზების ერთეულოვანი შემოსვლა	კაბიტაჟი, ფიდერის ხაზები
	ტვირთვადის მნიშვნელოვანი მოცულობა	>600 000 TEU	>1 მლნ TEU	უმსხვილესი გემი >150 000. TEU	>40 000. TEU <200 000. TEU

ჩვენი აზრით, ამ კლასიფიკაციის პირველი ორი ტიპი ყველაზე სრულად ასახავს პორტის კონცეფციას. ორივე პორტს შეუძლია მიიღოს უფრო დიდი ტევადობის გემები, ვიდრე რეგიონის სხვა პორტები და წარმოადგენს გადაზიდვის დიდ ებს. სიმძიმის ცენტრი უფრო მეტად არის ორიენტირებული საქონლის გადაზიდვაზე სახმელეთო ტრანსპორტზე, ძირითადი პორტი - საზღვაო ტრანსპორტზე. ადრე ჩვენ განვსაზღვრეთ პორტის მახასიათებლები საქონლის გადაზიდვისას როგორც გემიდან გემზე, ასევე გემიდან სახმელეთო ტრანსპორტზე.

ამ კლასიფიკაციის ფარგლებში პირველი ორი ტიპის პორტების გაერთიანებისას, ჩვენ ვიღებთ პორტების შემდეგ დაყოფას ტვირთის განაწილების ქსელში პოზიციის მიხედვით:

- ტვირთის მიზიდულობის ღერძული ცენტრები;
- რეგიონული პორტები;
- მცირე პორტები.

ჩვენი აზრით, ეს არის ტვირთის სიმძიმის „ბირთვი“ ცენტრი, რომელიც შეიძლება ჩაითვალოს პორტის კერად თავისი სპეციფიკური მახასიათებლებით (ცხრილი 4).

ამრიგად, ამ პუნქტში ჩვენ დავადგინეთ, რომ საზღვაო პორტები მოქმედებენ როგორც სატრანსპორტო სისტემის კვანძები. მე-20 საუკუნის მეორე ნახევარში. ისეთმა მსოფლიო პროცესებმა, როგორიცაა მსოფლიო ეკონომიკური ურთიერთობების გლობალიზაცია, ტვირთის კონტეინერიზაციის სისტემის გამოგონება და ლოგისტიკური მარშრუტების ოპტიმიზაცია hub-and-spock სისტემის გამოყენებით, განსაზღვრა საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემის ჩამოყალიბება.

საერთაშორისო საზღვაო ტრანსპორტის შედეგი იყო საზღვაო პორტების ევოლუცია და პორტების გაჩენა - საერთაშორისო

სო სატრანსპორტო სისტემის უდიდესი და ყველაზე მნიშვნელოვანი ძირითადი ელემენტები.

ცხრილი 4. პორტის მახასიათებლები

ასპექტი	ცვლადი	პორტი
გადღილება	საზღვაო ქსელი ზურგის ქსელი	სტრატეგიული მდებარეობა საზღვაო ქსელის მთავარ მარშრუტებზე ან ვრცელი უკანა ტვირთის ზონაში
ჰინტერლანდის როლი	ტრანსშიპმენტი (ზღვა/ზღვა)	>40% (სტრატეგიული მდებარეობით საზღვაო ქსელის მთავარ მარშრუტებზე)
	ჰინტერლანდი მოცულობა	ტერიტორია მინიმუმ 500 კმ რადიუსით (უკანა ტვირთის ვრცელი გრაფიტაციული ზონის მომსახურებისას)
	ინტერმოდალური შეერთება	ტრანსპორტის (ზღვის ან სახმელეთო) განაწილების მნიშვნელოვანი წილი
სერვისის მახასიათებელი	გემების ზომა	ყველაზე დიდი გემი მინიმუმ 4000 TEU
	სერვისის სიხშირე	დიდი ხაზების ხშირი შეყვანა, ან რომელიმე მათგანის დომინირება
	ტვირთნაკადის მინიმალური მოცულობა	> 1 მლნ TEU

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

პორტების ჩამოყალიბებით, უფრო დიდი და ეფექტური მანქანების გამოყენება დაიწყო ყველაზე პოპულარულ სატრანსპორტო მარშრუტებზე და აღჭურვილობის გამოყენების დონე გაიზარდა მთელ სისტემაში. პორტები მნიშვნელოვან როლს თამაშობენ თანამედროვე სატრანსპორტო სისტემაში. სატრანსპორტო სისტემაში მათი ცენტრალური როლიდან გამომდინარე, ისინი მნიშვნელოვნად ზრდის მარშრუტების რაოდენობას და მიწოდების ქსელის დაფარვის ხარისხს. საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში პორტების არსებობა მნიშვნელოვნად ზრდის მარშრუტების რაოდენობას და ასევე ხელს უწყობს მასშტაბის ეკონომიის მიღწევას, რომელიც წარმოიქმნება რეგიონთაშორის ებში და მათკენ მიმავალ მარშრუტებზე სატრანსპორტო ნაკადების კონსოლიდაციით.

თეორიული მიდგომების სისტემატიზაციის საფუძველზე დავადგინეთ, რომ პორტი არის - კონტეინერის პორტი, რომელიც გამოირჩევა სტრატეგიული მდებარეობით საზღვაო ქსელის მთავარ მარშრუტებზე ან ვრცელი ტვირთის ზონით, ზოგადად ტვირთების გადაზიდვის მაღალი დონით. კერძოდ, სატრანზიტო ტვირთი, რეგიონის სხვა პორტებთან შედარებით უფრო დიდი გემების მიღების შესაძლებლობა, დიდი გემების ხშირი გამოძახებები; ან “ღრძული” სიმძიმის ცენტრი.

პორტის ფუნქციონირება შეიძლება აიხსნას თეორიული ჩარჩოს ფარგლებში შემუშავებული ინსტრუმენტების გამოყენებით, რომელიც წარმოდგენილი იქნება შემდეგ თავში.

1.3. სატრანსპორტო კომპლექსი რეგიონის საგარეო ურთიერთობების უზრუნველყოფაში: თეორიული ასპექტი

ჯერ კიდევ მე-18 საუკუნის მეორე ნახევარში. ა. სმიტმა აღნიშნა: „რადგან წყლის ტრანსპორტი მრეწველობის ნებისმიერი დარგისთვის უფრო ხელმისაწვდომს ხდის ფართო ბაზრებს, ვიდრე ეს სახმელეთო ტრანსპორტს ძალუძს, სწორედ ზღვის სანაპიროებზე და ღრმა მდინარეების გასწვრივ იწყება წარმოების ნებისმიერი სფეროს ბუნებრივად დაყოფა და გაუმჯობესება. ამ გაუმჯობესების ქვეყნის შიგნით გავრცელებას კი ხშირად დიდი დრო არ სჭირდება“.

ამ პარაგრაფში, თეორიული ანალიზის საფუძველზე, განვსაზღვრავთ სატრანსპორტო კომპლექსის წვლილს რეგიონის საგარეო ურთიერთობების უზრუნველყოფაში. თეორეტიკოსი და პრაქტიკოსი მკვლევარების მიერ შემუშავებული მრავალი თეორია ეძღვნება სატრანსპორტო კომპლექსის როლის თეორიულ დასაბუთებას რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაში და მისი საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების ჩამოყალიბებაში. ისინი შეიძლება დაიყოს მოცულობის პრინციპის, საწყისი წინაპირობების, მათემატიკური აპარატის გამოყენების და ა.შ. მიხედვით. ამ კვლევაში კლასიფიკაციის საფუძველად ავიღებთ შესწავლილ რეგიონში ეკონომიკური საქმიანობის ცენტრის არსებობას.

ამჟამად, მეცნიერებსა და პრაქტიკოსებს შორის არსებობს ორი განსხვავებული შეხედულება პორტის საქმიანობის გავლენის შესახებ რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე. ყველაზე გავრცელებული თვალსაზრისი ისაა, რომ პორტები ხელს უწყობენ რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებას და აქვთ მულტიპლი-

კაციური ეფექტი მონათესავე დარგების განვითარებაზე. მკვლევართა კიდევ ერთი ჯგუფი თვლის, რომ პორტები ძირითადად „რეაგირებენ“ სასაქონლო ნაკადების გადამამუშავებელ მოთხოვნაზე.

ჩვენი აზრით, რეგიონული ეკონომიკის განვითარებასა და პორტის განვითარებას შორის არის პირდაპირი ურთიერთდამოკიდებულება და კონკურენტული უპირატესობა აქვთ ქალაქებს, რომლებშიც პორტი არსებობს. კვლევამ შეაფასა პორტების გავლენა რეგიონის განვითარებაზე (ცხრილი 5).

ცხრილი 5. პორტების გავლენა რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე

გეგავლენის ხასიათი	დადებითი	უარყოფითი
პირდაპირი	- პორტის, როგორც ეკონომიკური სანარმოს, საქმიანობა (გადასახადები); - სამუშაო ადგილების შექმნა	- გარემოზე გეგავლენა
ირიბი	- წინაპირობების შექმნა რეგიონში წარმოების გასაადგილებლად; - მონათესავე დარგების ფორმირება (დამატებითი ლოგისტიკური სერვისები).	საგზაო ქსელზე დატვირთვა (გზის ზედაპრის გაუარესება)
	- ბაზრებისა და რესურსების ხელმიწვდომობის ცვლილება	

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

განვიხილოთ ეს კომპონენტები უფრო დეტალურად.

პორტის, როგორც გადასახადის გადამხდელის, ეკონომიკური საქმიანობა.

ეკონომიკური საქმიანობის შედეგად საზღვაო პორტები ქმნიან შემოსავალს, რომლის ნაწილი გადასახდელია სახელმწიფო ბიუჯეტში გადასახადების სახით. გადასახადების ოდენობა განსხვავდება ქვეყნების მიხედვით, მაგრამ, როგორც წესი, ყველგან ექვემდებარება გადახდას სახელმწიფო ბიუჯეტში. ფინანსური რესურსები შეიძლება დაბრუნდეს რეგიონში, სადაც მდებარეობს პორტი, საბიუჯეტო ტრანსფერების ან მიზნობრივი სუბსიდიების სახით სოციალურად მნიშვნელოვანი ობიექტების განსახორციელებლად.

2023 წელს რიგის ფრიპორტის საგადასახადო შენატანებმა ლატვიის სახელმწიფო ბიუჯეტში შეადგინა 300 მილიონი ლატი. (483,5 მლნ დოლარი), მთავრობის შემოსავლები 8,3 მლრდ დოლარი, ე.ი. შემოსავლის 5,8% არის შენატანი პორტის საქმიანობიდან. ოფიციალური სტატისტიკით, გადანაკის პორტის შენატანი პოლონეთის რესპუბლიკის ბიუჯეტში რიგის პორტთან შედარებით შეადგენს 6%-ს (2023 წ.).

საქართველოს ორ საზღვაო პორტზე (ბათუმისა და ფოთის) და ორ ტერმინალზე (ყულევისა და სუფსის) მოდის ქვეყნის საერთაშორისო ვაჭრობის 90% მოდის, და წინა წელს სატრანსპორტო დატვირთვა 0,1 მილიონი ტონით არის გაზრდილი. 2022 წელს პორტებისა და ნავთობტერმინალების მიერ მიღებული შემოსავლები 700 მილიონ ლარს აღემატებოდა, მ.შ. პირველ ადგილზეა ფოთის პორტი, სადაც მთლიანმა ბრუნვამ გასულ წელს 491 მლნ. ლარზე მეტი შეადგინა. ფოთის პორტის ძირითადი ოპერატორი დანიურ კომპანიაში Maersk-Group შემავალი APM Terminals-ია. რაც შეეხება ბათუმის პორტის შემოსავლებს,

იგი 130 მილიონ ლარზე მეტია. ყულევისა და სუფსის ნავთობტერმინალების შემოსავლებმა შეადგინა შესაბამისად: 64,2 მილიონი და 20 მილიონი ლარი. (Forbs Georgia, 2024)

2. მონათესავე დარგების შექმნა (დამატებითი ლოგისტიკური მომსახურება).

პორტებში პირდაპირი ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციების გარდა, მომსახურების განწევა შესაძლებელია ტვირთის შენახვაზე, განბაჟებაზე, შემდგომი ტრანსპორტირებასა და სხვაზე. პორტში დამატებითი ღირებულების შექმნა ხშირად ასოცირდება პორტზე ორიენტირებული ლოგისტიკის კონცეფციასთან. პორტზე ორიენტირებული ლოგისტიკა ეხება სერვისების მთელ რიგს საქონლის ტრანსპორტირებისა და მიწოდებისთვის, რომლებიც პირდაპირ კავშირშია პორტის ტერმინალებთან. პორტის ტერმინალები ამუშავებს სამი სახის ტვირთის ნაკადს: იმპორტს, ექსპორტს და გადატვირთვისთვის განკუთვნილს (გადატვირთვა, ძირითადად კონტეინერული ტვირთი). მაქსიმალური ეფექტურობის მისაღწევად, ეს აქტივობა ტარდება პორტამდელ ტერიტორიებზე. ქვემოთ მოცემულია ტერმინალში ლოგისტიკური სერვისების ტიპების დიაგრამა ტვირთის მიმართულებით.

პორტზე ორიენტირებული ლოგისტიკის განვითარების წყალობით, დამატებითი დამატებული ღირებულება ყალიბდება პორტებისთვის მიწოდებულ სტივედორულ მომსახურებაზე, რაც ქმნის დამატებით საგადასახადო ბაზას და სამუშაო ადგილებს რეგიონისთვის.

1. სამუშაო ადგილების შექმნა. OECD-ის მონაცემებით, პორტის ტვირთბრუნვის ზრდა საშუალოდ 1 მილიონი ტონით დამატებით 300 სამუშაო ადგილს ქმნის.

ს. ფერარის ხელმძღვანელობით OECD ჯგუფის კვლევა ასევე ადასტურებს პირდაპირ კავშირს პორტის ტვირთბრუნვასა

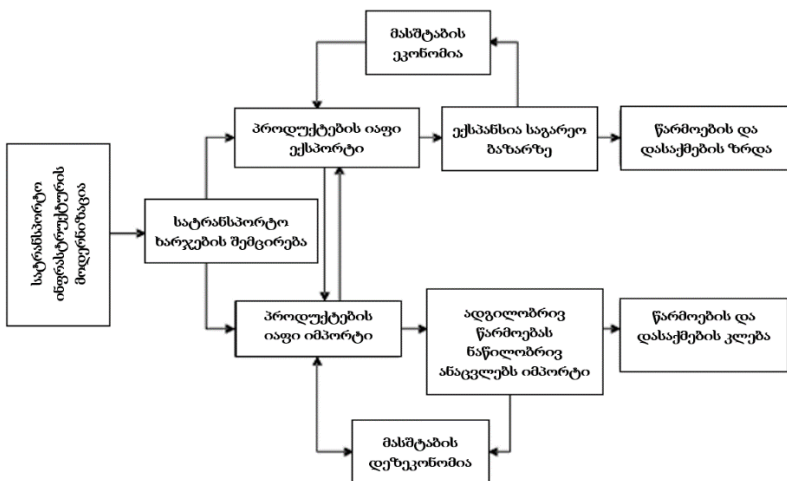
და სამუშაო ადგილების რაოდენობას შორის. მკვლევრები მივიდნენ დასკვნამდე, რომ რეგიონში, სადაც ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობა შეადგენს 1 მილიონ ადამიანს, პორტის ტვირთბრუნვის ზრდა 1 მილიონი ტონით, მოკლევადიან პერიოდში გამოიწვევს პორტის ტვირთის მიზიდულობის ზონაში დასაქმებულთა რაოდენობის ზრდას 400-600 კაცით, ხოლო გრძელვადიან პერსპექტივაში ზემოქმედება გაცილებით დიდია და შეიძლება გამოიწვიოს დამატებითი 7,5 ათასი ახალი სამუშაო ადგილის შექმნა. ანგარიშში ნათქვამია, რომ პორტების ტრაფიკის გაზღევა სამუშაო ადგილების შექმნაზე ასევე დამოკიდებულია კონკრეტული პორტების ინსტიტუციურ მახასიათებლებზე. ამავდროულად, უნდა აღინიშნოს, რომ პორტების გაზღევა რეგიონში დასაქმებაზე ინფორმაციული ტექნოლოგიების განვითარებით და კაპიტალის ინტენსიური პორტის ალჭურვილობის დანერგვით კლების ტენდენციაა.

საქართველოს შავი ზღვისპირა რეგიონებში (აჭარის ა.რ., გურია, სამეგრელო-ზემო სვანეთი) ეკონომიკურად აქტიური მოსახლეობა შეადგენს 331,8 ათას კაცს (სამეგრელო-ზემო სვანეთი 125,2 ათასი კაცი; გურია -47,8 ათასი კაცი; აჭარის ა.რ. 159,0 ათასი კაცი), რაც გაცილებით ნაკლებია ნორმატიულ პარამეტრებზე, რომ არაფერი ვთქვათ ტვირთბრუნვის მატებაზე 1 მილიონი ტონით ერთი პორტში. (საქსტატი, 2024)

2. ბაზრის ხელმისაწვდომობის გაუმჯობესება. პორტის საქმიანობით გამოწვეული სატრანსპორტო ხარჯების შემცირება ადგილობრივ მწარმოებლებს საშუალებას აძლევს შეიძინონ რესურსები მსოფლიო ბაზარზე დაბალ ფასებში, სპეციალიზირდნენ დარგებში, სადაც რეგიონის ეკონომიკას აქვს კონკურენტული უპირატესობა და შევიდნენ ახალ ბაზრებზე დაბალი ხარჯებით. ამავდროულად, თუ ადგილობრივი მწარმოებლები

არ არიან ეფექტურნი, პორტის მშენებლობა შემცირებული ღირებულების იმპორტირებული საქონლის ხარჯზე გამოიწვევს, ადგილობრივი წარმოების შემცირებას და უმუშევრობის ზრდას.

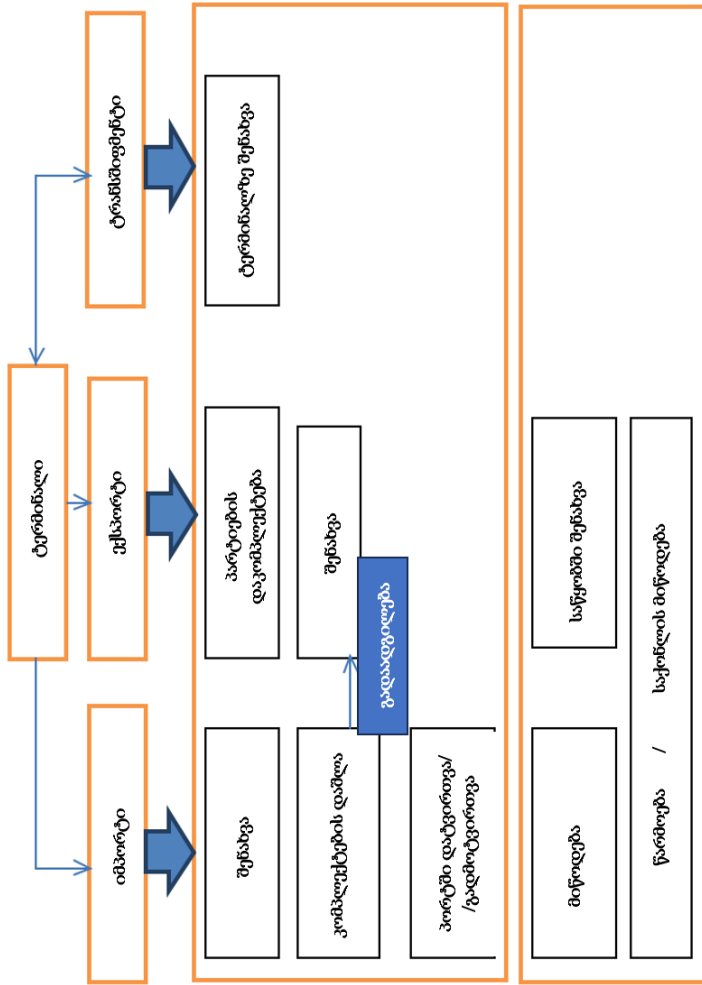
სქემა 4. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის შედეგები



წყარო: პ. რიტველდი და პ. ნიკემპი (2022)

3. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის ორაზროვანი ზემოქმედების დიაგრამა რეგიონულ ეკონომიკაზე მოცემულია პ. რიტველდისა და პ. ნიკემპის მიერ. (სქემა 4). როგორც რეგიონული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განუყოფელი ნაწილი, საზღვაო ნავსადგურები ამ სქემის ფარგლებშია. ინფრასტრუქტურის მშენებლობას ან მოდერნიზაციას აქვს დადებითი შედეგები სწრაფად მზარდი რეგიონებისთვის და ტერიტორიებისთვის, რომლებიც სარგებლობენ მასშტაბის მნიშვნელოვანი ეკონომიით, მაგალითად, დიდი მეტროპოლიტენის ტერიტორიებზე.

სქემა 5. ლოგისტიკური მომსახურების სახეები ტერმინალში
ტვირთის მიმართულებით (წყარო: როდრიგუჟი, 2013)



3. რეგიონში წარმოების განთავსების წინაპირობების შექმნა

პორტები მიმზიდველი ტერიტორიაა ინდუსტრიული კლასტერების შესაქმნელად, რაც თავის მხრივ პირდაპირ გავლენას ახდენს რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე. ე. მარკუსენი გამოყოფს სამრეწველო უბნების ოთხ ტიპს:

- **მარშალის ინდუსტრიული ზონები.** ისინი წარმოადგენენ რეგიონს, სადაც ბიზნესგარემო ყალიბდება მცირე, ადგილობრივი კომპანიებისგან, გადაწყვეტილებები ინვესტიციების შესახებ და წარმოების მასშტაბები მიიღება რეგიონში. შრომის ბაზარი ძალიან მობილურია, თანამშრომლები რეგიონში გადადიან ერთი კომპანიიდან მეორეში. იტალიური ტიპის კლასტერის ფარგლებში, რომელიც ავსებს მარშალის კლასტერს, რეგიონში მოქმედი კომპანიები მიზანმიმართულად ურთიერთობენ ერთმანეთთან (ინფორმაციის გაცვლა, წარმოების გეგმები და ა.შ.), რათა მიაღწიონ ეკონომიკური აქტივობის უფრო მეტ მოქნილობას და პრევენციის შესაძლებლობებს. ჭარბი წარმოების პრობლემები. მარშალის ინდუსტრიული კლასტერის კლასიკური მაგალითია ჩრდილოეთ იტალიის ინდუსტრიული რაიონები, რომლებიც სპეციალიზირებულია დიზაინში, ავეჯსა და კერამიკაში.

- **„hub-and-spock“ ტიპის სამრეწველო ზონები.** ამ ტიპის ინდუსტრიული რაიონები ქმნიან რეგიონებს, რომლებშიც ძირითადი კომპანიები მოქმედებენ როგორც წამყვანები, ან ცენტრები რეგიონული ეკონომიკაში, აყალიბებენ წარმოების ჯაჭვებს მათ ირგვლივ განლაგებულ მომწოდებელ ფირმებთან (სპიკებთან). მაგალითად, შეგვიძლია გამოვყოთ ქალაქები, როგორიცაა სიეტლი და ნიუ ჯერსი აშშ-ში, Toyota City იაპონიაში, Ulsang და Pohang სამხრეთ კორეაში, San Jose dos Campos ბრაზილიაში. სამუშაო ძალა საკმაოდ მოძრავია, მაგრამ ნაკლებად მარშალის ინდუსტრიულ ზონებთან შედარებით; თანამშრომლები ლოია-

ლურები არიან ძირითადად მსხვილი კომპანიებისა და რეგიონის მიმართ.

- **სატელიტური**; სატელიტურ კლასტერებში ბიზნეს სტრუქტურაში დომინირებს მსხვილი საწარმოები, ხოლო ინვესტიციები მიიღება რეგიონის გარედან. ფაქტობრივად, ეს საწარმოები ტრანსნაციონალური კომპანიების (TNC) ფილიალებია. რესურსები მიეწოდება გარედან, შეთანხმებები ადგილობრივ მომწოდებლებთან და შეკვეთები რეგიონში პრაქტიკულად არ არსებობს. პერსონალის გაცვლა ხშირია შვილობილი კომპანიებისა და სათაო ოფისებს შორის, მაგრამ არა რეგიონში. აშშ-ში ასეთი კლასტერების მაგალითები მოიცავს ქალაქებს, როგორიცაა ელხარტი (კომპონენტების წარმოება საავტომობილო ინდუსტრიისთვის), სამხრეთ კორეაში - ქალაქი გუმი (ტექსტილები და ელექტრონიკა), ბრაზილიაში - ქალაქი მანაუსი (ტრანსპორტი და ლოგისტიკის სექტორი).

- **სახელმწიფო საწარმოს ბაზაზე**; კლასიკურ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ ინდუსტრიულ რაიონში ბაზა არის საჯარო ან არაკომერციული საწარმო, როგორიცაა სამხედრო ბაზა, სამხედრო იარაღის ქარხანა, იარაღის ტესტირების ცენტრი, უნივერსიტეტი, ციხის კომპლექსი ან სამთავრობო ოფისის უბანი. კლასტერის ბიზნეს სტრუქტურა და სივრცითი მდებარეობა განისაზღვრება არა კერძო ფირმების ეკონომიკური გადაწყვეტილებებით, არამედ პოლიტიკური ნებით. სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ საწარმოზე დაფუძნებული ინდუსტრიული უბანი მრავალი თვალსაზრისით ჰგავს -და-სპოკის სტრუქტურას, მაშინ როცა ქალაქის შემქმნელ საწარმოს შეიძლება ჰქონდეს რამდენიმე კავშირი რეგიონულ ეკონომიკასთან და იყოს სატელიტური კლასტერების მსგავსი. შრომის ბაზარი განსხვავდება საწარმოს ტიპის მიხედვით: სამხედრო ქარხნები - ადგილობრივი და რე-

გიონული ბაზარი, უნივერსიტეტები და კვლევითი ცენტრები - ეროვნული. ამ ტიპის რეგიონის გრძელვადიანი განვითარება განისაზღვრება ორი ფაქტორით: (1) მშობლიური საწარმოს განვითარების პერსპექტივები და (2) რამდენად ასტიმულირებს ქალაქის ფორმირებას საწარმოს ზრდას და მხარს უჭერს ადგილობრივ მომწოდებლებს, მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარებას, ქმნის შრომაზე მოთხოვნას და განავითარებს წარმოების სხვა ფაქტორებს რეგიონულ ეკონომიკაში. მაგალითები აშშ-ში: სანტა ფე, ალბუკერკი, სან დიეგო, კოლორადო სპრინგსი - ზრდა სამხედრო ბაზების, აკადემიების, ლაბორატორიების განვითარების შედეგად; ლოს ანჯელესი, სილიკონის ველი და სიეტლი - იარაღის ქარხნების გამო; მედისონი, ენ არბორი, საკრამენტო, ოსტინი და ბოლდერი - სახელმწიფო უნივერსიტეტების ხარჯზე.

თანამედროვე პორტების თავისებურებაა წინასაპორტო ზონებში ინდუსტრიული ზონების ფორმირება. ამჟამად ევროპის თითქმის ყველა მსხვილ პორტს აქვს ტერიტორიების განვითარების გეგმები - ანტვერპენის, როტერდამის, ჰამბურგის, ვილჰელმშავენის, ბრემერჰავენის, ლე ჰავერის პორტები, ბალტიის ზღვაში - გდანსკი, რიგა, ჰამინა-კოტკა, კლაიპედა, უსტ-ლუგა, პეტერბურგის დიდი პორტი და სხვა.

4. ზემოქმედება გარემოზე.

გამოვლენილია პორტის საქმიანობის განვითარების შემდეგი შედეგები გარემოზე:

- ზემოქმედება სანაპირო ეკოსისტემაზე, თევზებისა და ძუძუმწოვრების პოპულაციებზე;
- ღრენაუის გავლენა წყლის დინებაზე და წყლის მიმოქცევაზე;
- ზემოქმედება წყლის ნაკადებზე და მიწისქვეშა წყლებზე;

- აზოტის შემცველი ჭაობების შემცირება;
- ნიადაგის დაბინძურება;
- ქვედა ნალექებში დეპონირებული დამაბინძურებლების გამოყოფა;
- პორტისა და სატრანსპორტო საქმიანობიდან ჰაერის ემისიები;
- წყალში ჩაშვება პორტისა და სატრანსპორტო საქმიანობიდან;
- გემებიდან ტვირთის, ბუნკერის საწვავის და სხვა სითხეების შემთხვევით დაღვრა;
- ხმაური;
- ვიზუალური „გარემოს დაბინძურება“ (გარემო, ღამის განათება).

ჩვენ ამ ზემოქმედებას მივაწერთ პორტის საქმიანობის პირდაპირ უარყოფით შედეგებს. პორტის აშენების გადანაცვებების მიღებისას გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ზემოაღნიშნული ფაქტორები.

5. დატვირთვა საგზაო ქსელზე (გზის საფარის გაფუჭება).

რეგიონის საგზაო ქსელზე დატვირთვა შეიძლება გამოწვეული იყოს არაპირდაპირი უარყოფითი ზემოქმედებით. ეს გარემოება განპირობებულია იმით, რომ ნავსადგურიდან ტვირთების მნიშვნელოვანი ნაწილი ტრანსპორტირდება საავტომობილო გზით. სატვირთო მანქანებზე, რომლებსაც აქვთ დესტრუქციული ეფექტი გზის ზედაპირზე. მაგალითად, 2023 წელს, შიდა საკონტეინერო ტვირთის 56,7% ჰამბურგის პორტიდან ტრანსპორტით გადაიზარდა, ხოლო 41% - სარკინიგზო ტრანსპორტით.

ამ ნაწილში ჩვენ განვიხილეთ ეკონომიკური საქმიანობის სივრცითი მდებარეობის კლასიკური და თანამედროვე თეორიები. საწარმოს ადგილმდებარეობის (მდებარეობის კატეგორიის)

დადგენაში მთავარ როლს ასრულებს მანძილის კატეგორია. ეს მოთხოვნა საუკეთესოდ აკმაყოფილებს კავშირის ეფექტებს, რომლებიც შეიძლება შეფასდეს ტრანსპორტის ხარჯებით. ამრიგად, სატრანსპორტო კომპლექსი პირდაპირ გავლენას ახდენს რეგიონის ეკონომიკაზე.

ჩვენ დავადგინეთ, რომ საზღვაო ნავსადგური პირდაპირ გავლენას ახდენს რეგიონის განვითარებაზე. როგორ ახდენენ საზღვაო ტრანსპორტის საწარმოებს ორთხროვანი გავლენა რეგიონის განვითარებაზე: გავლენა შეიძლება იყოს პირდაპირი და არაპირდაპირი, ჰქონდეს როგორც დადებითი, ასევე უარყოფითი და ორთხროვანი შედეგები. ამავდროულად, სივრცითი გეოგრაფიის თვალსაზრისით, გლობალიზაციის გაღრმავების და ცენტრიდანული ძალების, როგორც ეკონომიკური სუბიექტების მოქმედების გამო, პორტებს ახასიათებთ მიმზიდველი ადგილი სამრეწველო წარმოების საწარმოების შესაქმნელად.

თავი 2. პორტების სტრუქტურული და ორგანიზაციული განვითარების სტრატეგია

2.1. პორტების განვითარების სტრატეგიული მიმართულებების ეკონომიკური და ტექნიკური დასაბუთება

საქართველოს ეკონომიკის კონკურენტული უპირატესობებს, მისი რესურსისა და ეკონომიკური პოტენციალის მახასიათებლებს, წარმოებისა და ენერგეტიკული ციკლების სისრულის იმპერატივებს დიდი ხანია, განსაზღვრული აქვს ქვეყნის ეკონომიკური სპეციალიზაციის დარგები, რომლებიც ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების არა ერთ სახელმწიფო პროგრამასა და სტრატეგიაში განუსაზღვრავთ ვექტორული პრიორიტეტები.

ჩვენს მიერ გამოცვლელეული პრობლემის არეალში, საქართველოს განვითარების პრიორიტეტული სფეროები იქნება:

- ყველაზე მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო საწარმოების, კომუნიკაციებისა და სტრატეგიული მნიშვნელობის ობიექტების სახელმწიფო საკუთრებაში შენარჩუნება და ფუნქციონირების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა (ცხადია, ეს არ გულისხმობს ყველა სატრანსპორტო საწარმოს სახელმწიფო საკუთრებაში დაბრუნებას. საუბარია საკუთრებრივ პლურალიზმზე, რომელიც მხოლოდ დადებით შედეგს მოიტანს, როგორც ეს მოხდა სადაზღვევო ბაზარზე, სადაც მოქმედებეს როგორც სახელმწიფო საყოველთაო დაზღვევა, ასევე კერძო ოპერატორები);
- სატრანსპორტო მომსახურების ცივილიზებული ბაზრის ფუნქციონირებისა და განვითარებისათვის ხელსაყრელი

პირობების შესაქმნელად აუცილებელი საკანონმდებლო და მარეგულირებელი ბაზის ფორმირება (აქ უპრიანი იქნებოდა სახელმწიფო და კერძო საკუთრების ურთიერთქმედების ჩინური მაგალითის განხილვა. ჩინეთში სახელმწიფოსა და კერძო მესაკუთრეებს შორის ურთიერთობა საკმაოდ შეიცვალა, თუმცა ეს მყისიერად არ მომხდარა. სახელმწიფო აღიარებს, რომ კერძო საკუთრება მაინც ძირითად მამოძრავებელ ძრავას წარმოადგენს, მაგრამ კერძო საკუთრების თანამფლობელს ჩინეთში არა სახელმწიფო, არამედ რომელიმე სახელმწიფო ორგანო წარმოადგენს, რაც ზრდის ურთიერთკონტროლის შესაძლებლობებს და ამცირებს რაიმე გადახრებს და რაიმე დარღვევებს ორივე მხრიდან);

- ორგანიზაციული და ტექნიკური ღონისძიებების კომპლექსის განხორციელება, რომელიც მიმართულია სატრანზიტო ტვირთების პერსპექტიული ნაკადების მოზიდვასა და განვითარებაზე, რომლებიც ამჟამად გვერდს უვლიან რეგიონულ სატრანსპორტო სისტემას;
- რესურსების დაზოგვის პოლიტიკის განხორციელება, რომელიც ორიენტირებულია დაბალეფექტიან ტექნოლოგიებზე, ორგანიზაციულ-ტექნიკურ ღონისძიებებსა და მართვის სისტემის რესტრუქტურიზაციაზე;
- პორტებისა და წყლის ტრანსპორტის საწარმოების რესტრუქტურიზაციის, წარმოების, ტექნოლოგიური და სოციალური განვითარებისათვის საჭირო ინვესტიციების მოზიდვა. (Hertz & Alfredsson)

საქართველოს შავი ზღვისპირეთის პორტების სამრეწველო ინფრასტრუქტურის რეორგანიზაციისა და ფორმირების ძირითადი პრობლემებია:

1) გემთმშენებლობა (როგორც „მდინარე-ზღვის“ ტიპის გემები, საბუქსირე და ბარჟა მატარებლები, ასევე მომსახურე და დამხმარე ფლოტი, მცირე ფლოტი საწარმოო საქმიანობისა და რეკრეაციული ინდუსტრიისთვის);

2) მეზობელი ქვეყნების პორტებთან მიმართებაში საზღვაო ნავსადგურების კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფა პორტების რეკონსტრუქციით და მათი თანამედროვე გადატვირთვის აღჭურვილობით;

3) გემებისთვის განკუთვნილი წყლის გზების განვითარება და ხელშეწყობა, 5 ათას ტონამდე წყალწყვის მქონე „მდინარე-ზღვის“ ტიპის გემების შემოტანა და დამატება; სამდინარო ტრანსპორტირების განვითარება;

4) გემების შეკეთების სერვისის დანერგვა და განვითარება.

გავაანალიზოთ წყლის ტრანსპორტის სამრეწველო საწარმოების საქმიანობის ჩამოთვლილი სტრატეგიული მიმართულებები.

გასული ათწლეულის განმავლობაში, შეინიშნებოდა მსოფლიო ფლოტის მკვედარი წონის ზრდა (საშუალო ზრდა შეადგენს 2.1%). ამავდროულად, სხვადასხვა ტიპის გემების ზრდის ტემპები განსხვავდება: მსოფლიო ფლოტის მთლიან წონაში ტანკერების წილი თანდათან იზრდება (20 მილიონი ტონით ბოლო 9 წლის განმავლობაში), იმავე წლებში, ნაყარი ტვირთის გადამზიდავების წილი გაიზარდა 70 მილიონი ტონით. ასევე, ბოლო ათწლეულის განმავლობაში, გაიზარდა ზოგადი ტვირთის, ნაყარი და კონტეინერების ტრანსპორტირების მოცულობა (ცხრილი 5). 2000-5000 ტონა ტევადობის გემების ბაზრის გათვალისწინებით, შესაძლებელია წარმოადგინოთ ნაყარი ტვირთების იმპორტის/ექსპორტის მოცულობების შესწავლის შედეგები აღმოსავლეთ ევროპისა და დსთ-ს ქვეყნებში, აგრეთვე საკონტეინერო

მოდრაობის მოცულობის ცვლილებების პროგნოზი. (Gechbaia, Maisuradze, Paresashvili, Goletiani, & Gvarishvili, 2023)

ცხრილებიდან ჩანს, რომ ტრაფიკის⁴ მოცულობის ზრდა მოსალოდნელია ყველა სახის ტვირთზე. ბაზრების გახსნა და ტვირთის გადაზიდვის დამოკიდებულების შემცირება ქვეყნის შიდა ბაზარზე, განსახილველ პერიოდში გამოიწვევს ნახშირის ტრანსპორტირების მოცულობის შესამჩნევ ზრდას. აღმოსავლეთ ევროპაში საკონტეინერო მიმოსვლის განვითარება მთლიანად იქნება დამოკიდებული ეკონომიკის განვითარების დონეზე. მომდევნო 2-3 წლის განმავლობაში მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ზრდის პირობებში შეინიშნება სტაბილიზაციის ტენდენცია, შემდეგ კი, 2025 წლისთვის, საკონტეინერო მიმოსვლის მნიშვნელოვანი განვითარება. ამ ტიპის ტრანსპორტირების ტემპის მხრივ, აღსანიშნავია აღმოსავლეთ ევროპის უპირატესობა ამ მაჩვენებლის დონესთან შედარებით მსოფლიოს სხვა სატვირთო რეგიონებში.

მთლიანობაში, შავი და ხმელთაშუა ზღვების ეკონომიკური მიზიდულობის უზარმაზარი ტერიტორიებით აღმოსავლეთ ევროპის ბაზარს აქვს მნიშვნელოვანი შესაძლებლობები საგარეო ეკონომიკური აქტივობისა და, შესაბამისად, ტრანსპორტირების მოცულობის გაზრდისთვის.

⁴ ტრაფიკი (ინგლ. traffic - უწყვეტი ნაკადი და/ან რაიმეს გადაადგილება სადმე). სატრანსპორტო მოძრაობის ტრაფიკი არის სატრანსპორტო საშუალებების მოცულობა, რომელიც მოძრაობს მოცემულ მარშრუტზე (გზა, მატარებელი, სრუტე) ან ემსახურება მოცემული სატრანსპორტო კვანძი (ზღვა ან აეროპორტი).

ცხრილი 6. ნაყარი ტვირთების იმპორტის მოცულობა აღმოსავლეთ ევროპისა და დსთ-ს ქვეყნებში, მილიონი ტონა

ტვირთი	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
რკინის მადანი	49,3	45,5	46,4	46,9	47,9	48,6	49,8	50,0	50,3	51,1	52,7
ქვანახშირი	29,5	31,9	34,2	37,3	37,0	38,6	39,8	41,2	42,8	46,1	49,3
ნავთობი და ნავთობპროდუქტები	87,2	88,5	92,2	93,8	94,0	100	102	103	104	107	110
სასუქი	12,9	13,3	13,7	14,0	14,1	14,3	14,5	14,9	15,2	16,4	17,1

ცხრილი 7. საკონტეინერო ტრანსპორტირების მოცულობების პროგნოზი აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში, მილიონი ტონა

ტვირთი	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
რკინის მადანი	29,9	29,5	29,3	28,9	28,0	27,5	27,1	26,2	24,9	27,5	30,2
ქვანახშირი	63,1	64,0	65,0	66,2	66,7	66,7	67,3	67,6	68,0	71,0	72,4
ნავთობი და ნავთობპროდუქტები	212	212	214	216	217	220	224	226	229	235	239
სასუქი	14,8	15,0	15,3	15,6	15,9	16,4	16,7	17,0	17,3	18,0	18,5

ცხრილი 8. საკონტენერო მოძრაობის მოცულობის პროგნოზი აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში (ათასი კონტენერი)

ქვეყნები	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ბულგარეთი	44,7	45,1	46,0	47,4	49,1	51,0	53,1	55,5	58,0	59,7	61,2
ჩეხეთი და სლოვაკეთი	4,3	4,3	4,6	4,8	5,0	5,3	5,5	5,8	6,2	6,9	7,2
უნგრეთი	13,7	14,2	14,8	15,4	16,1	17,0	18,0	19,1	20,2	21,4	22,4
პოლონეთი	127, 6	130, 1	135, 3	144, 1	154, 2	164, 9	175, 7	186, 2	199, 2	200, 1	202, 3
რუმინეთი	34,4	34,8	35,1	35,8	37,3	38,9	40,5	42,3	44,2	47,5	48,9

წყარო: ცხრილები შედგენილია ავტორის მიერ BIMCO-ს მონაცემების მიხედვით (BIMCO, 2023) და (BIMCO, 2024)

ლითონის, სასუქების, მადნის, ხე-ტყის, საკონტეინერო ტვირთის ქართველი მწარმოებლების, აგრეთვე ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების, ქვანახშირის, საკონტეინერო ტვირთის ქართველი მომხმარებლების ტვირთნაკადის ანალოგის შედეგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ გადაზიდვის პორტებსა და მოხმარების პუნქტებში ქვითრების დღიური დებეტია 5-10 ვაგონი. ეს მიუთითებს პორტებში მასიური ტვირთების კონცენტრაციის სიჩქარეზე - მცირე პარტიებთან შედარებით - 2-5 ათასი ტონა 10 დღის განმავლობაში. ეს პერიოდი ყველაზე ეფექტიანია ყიდვა-გაყიდვის ტრანზაქციების გასაფორმებლად, საბანკო გადახდების დასამუშავებლად, დასასაწყობებლად და გამოსაყენებლად, გემის დასვენების დროის დასაზოგად. 10-15 ათასი ტონა ტვირთის მქონე პარტიებთან შედარებით, მზირეტონაჟიანი ტვირთის გადმოზიდვა შესაძლებელია პირდაპირ მდინარის პორტებში, სასაქონლო მწარმოებლის ნავმისადგომებთან არსებულ გემზე, რომლის მკვდარი წონაა 2000-5000 ტონა. ეს შეამცირებს ამ საქონლის ხმელთაშუა ზღვის პორტებში ტრანსპორტირების თვითღირებულებას თითქმის ნახევართ და უზრუნველყოფს დანაზოგს გადატვირთვისა და სახმელეთო ტრანსპორტირების არარსებობის გამო. (გეჩაია, გოლეთიანი, ბაქრაძე, & გვარი-შვილი, 2024)

ახალი გემებით შევსების გამო მშრალი ტვირთის ფლოტის მკვდარი წონის⁵ მნიშვნელოვანი ზრდის მიუხედავად, ფლოტის

⁵ მკვდარი წონა (ინგლ. Deadweight) არის ზღვრული მნიშვნელობა, რომელიც ტოლია გემის ცვლადი ტვირთების მასათა ჯამისა (ანუ გემის მიერ გადატანილი სასარგებლო ტვირთის: საწვავის, ნავთობის, ტექნიკური და სასმელი წყლის, მგზავრების, მათი ზარგის, ეკიპაჟისა და საკვების), განზომილების ერთეული ტონებში. მკვდარი წონა გაანგარიშდება აგრეთვე როგორც სხვაობა დატვირთული და ცარიელი გემის წყალწყვას შორის. ვარძელაშვილი, დიმიტრი. საზღვაო ლექსიკონი : [1500-მდე სიტყვა და გამოთქმა] / დიმიტრი ვარძელაშვილი; [რედ.: ალექსანდრე ჯავახიშვილი, ნოდარ ებ-

საშუალო ასაკი არ მცირდება. ასე რომ, ამ დროისთვის, ნაყარი ტვირთის გადამზიდავების დაახლოებით 50%, საკონტეინერო გემების 30% -ზე მეტი და ტანკერების დაახლოებით 65% 20 წელზე მეტი ასაკისაა. ეს მონაცემები მიუთითებს იმაზე, რომ მომდევნო 5 წელიწადში მსოფლიო ფლოტის მნიშვნელოვანი ნაწილი ჩამოფასდება როგორც ჯართი, რაც გამოიწვევს შეკვეთების ზრდას გემების მშენებლობაზე. გემების ჩამოწერის მიზეზს ასევე წარმოადგენს ტონაჟზე მოთხოვნის შემცირება (ძირითადად დიდი ტევადობის გემებზე). (Porter M., 2022)

ანალიზი აჩვენებს, რომ უფრო ეფექტიანია ამ ტევადობის გემების გამოყენება 1000-3000 მილის მხარზე, ე.ი. ეს გემები ძირითადად მუშაობენ სანაპირო ზოლზე. ამ შემთხვევაში ყველაზე კონკურენტუნარიანია შერეული ტიპის „მდინარე-ზღვის“ გემები. ამ კლასის გემების სატრანსპორტო სქემები დაკავშირებულია საზღვაო ნავსადგურებში გამოძახებებთან და კასპიის ზღვის, ბალტიის, თეთრი, ხმელთაშუა, შავი ზღვების სატვირთო ბაზის გამოყენებასთან და წარმოადგენს 2000-5000 ტონა მკვდარი წონის კომბინირებული ტიპის გემებით პრიორიტეტული გადაზიდვის სფეროს, რომლებიც თანაბრად ეფექტიანად გამოიყენება საზღვაო და სამდინარო ნაოსნობაში. ამრიგად, ამ ტიპის გემებზე მოთხოვნა კვლავ გაიზრდება მომდევნო 5 წლის განმავლობაში, რის შემდეგაც მოსალოდნელია მათი მშენებლობის შემცირება ბაზარზე არსებული სიჭარბის გამო.

განვიხილოთ გემების ყველაზე კონკურენტუნარიანი სახეობა - „მდინარე-ზღვა“, მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში მათი გამოყენება ჯერჯერობით არ ხდება. მაგრამ იმის გათ-

რალიძე (ლიტ. რედ.)). - [თბ.] : ალავერდი, 2009. - 250გვ. ; 14სმ.. - გარეკანზე: გემები, იალქნები, ზღვასნობა. - გარეკანზე ავტ. მითით. არ არის. - ISBN 978-9941-0-1731-5

ვალისწინებით, რომ გემების ეს ტიპი არის ზღვისა და მდინარის გემების „ჰიბრიდი“, იგი ძალზე პერსპექტიულ მიმართულებას წარმოადგენს და მის მიმართ დაწესებულია სპეციფიკური მოთხოვნები მახასიათებლებზე, დიზაინსა და მოწყობილობებზე:

- გემბანზე არსებული ზედნაშენების სიმაღლე უნდა იყოს შეზღუდული ისე, რომ მათ ხელი არ შეუშალოს თაღვანმა ხიდემა, რომლებიც გვხვდება მდინარე რაინზე, მაინზე და დუნაიზე;
- მდინარეების შეზღუდული სიღრმისა და, შესაბამისად, გემის ნაკადის გამო მცირდება ტვირთამწეობის მოცულობა.

მისი გაზრდა შესაძლებელია რამდენიმე გზით:

1) იზრდება გემის სიგრე, მაგრამ ამავედროულად მცირდება გემის მანევრირება, რადგანაც მდინარის მარშრუტები მიხვეულ-მოხვეულია (სიგრძედ მიიღება მინიმალურად შესაძლებელი), იზრდება კორპუსის მასაც - პრობლემაა სიძლიერის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით;

2) გემის სიგანის მატება, მაგრამ ეს იწვევს საზღვაო ნავიგაციის პირობებში მოძრავი პარამეტრების გაუარესებას. სიგანე უნდა შეირჩეს ზღვის პირობებში მოძრავი გემბანის და ტალღების თანაფარდობის გათვალისწინებით.

3) დატვირთვის ხაზის პროექტი და სიღრმე უნდა შეირჩეს ტვირთის ხაზების შესახებ საერთაშორისო კონვენციის და კლასიფიკაციის საზოგადოების წესების მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

4) 2000-5000 ტონა მკვდარი წონის გემების სიჩქარე უნდა იყოს 10-დან 13-15 კვანძამდე⁶;

⁶ უდრის ერთგვაროვანი მოძრაობის სიჩქარეს, რომლითაც სხეული ერთ საათში გადის ერთი საზღვაო მილის (დაახლოებით 1852 კმ) მანძილზე. იგი

5) გემები აღჭურვილი უნდა იყოს ტვირთის გადასატანი მოწყობილობებით შემდეგი მიზეზების გამო: მცირე ტონაჟის გემები ხშირად მუშაობენ არასასურველ ნავმისადგომებზე, ამდენად, სატვირთო ამწის, ბუმის ან ბუმ ამწის არსებობა საშუალებას იძლევა გაიზარდოს შრომის პროდუქტიულობა, დაჩქარდეს ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა და, შესაბამისად, შემცირდეს პარკირების დრო რეისის განხორციელებისას.

მას შემდეგ, რაც ბოლო ათწლეულების განმავლობაში შემჩნევა საკონტეინერო მიმოსვლის ზრდა, გემები ადაპტირებული უნდა იყვნენ როგორც მშრალი, ასევე საკონტეინერო ტვირთების გადასაზიდად. ძირითადი ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს: ა) საავტომობილო ოთახის განლაგება წინა მხარეს; ბ) ტვირთის სათავსოების ზომები უნდა იყოს 40 ფუტიანი კონტეინერების ზომების ჯერადი; გ) გემბანი აღჭურვილი უნდა იყოს კონტეინერების ტრანსპორტირებისთვის აუცილებელი შესაკრავი მოწყობილობებით.

ტანკერები. ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების დაღვრის შედეგად ტანკერების მიერ გამოწვეული უზარმაზარი ეკოლოგიური ზიანის გამო, IMO-მ ახლად აშენებული ტანკერებისთვის შეიმუშავა შემდეგი სავალდებულო მოთხოვნები:

ა) ტანკერის კორპუსი უნდა იყოს ორმაგი გვერდითა და ორმაგი ფსკერით;

ბ) ტანკერების სიჩქარე უნდა იყოს 11-15 კვანძის ფარგლებში;

გ) გემი აღჭურვილი უნდა იყოს ყველა მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს საქონლის უსაფრთხო ტრანსპორტირებას.

გამოიყენება საზღვაო და საავიაციო პრაქტიკაში, მეტეოროლოგიაში და არის სიჩქარის მთავარი ერთეული ნავიგაციაში.

1994-1996 წწ. პერიოდი ხასიათდებოდა ახლად აშენებული გემების ბაზრის სტაბილურობით, იყო მიწოდებისა და მოთხოვნის ბალანსი. 1997 წლის დასაწყისში მკვეთრად გაიზარდა ტანკერების შეკვეთების პაკეტი, მოთხოვნამ მნიშვნელოვნად გადააჭარბა მიწოდებას, რის შედეგადაც ფასები ტანკერებზე გაიზარდა. 2000 წლის ბოლოს ფასებმა დაიწყო კლება. ახლა ბაზარი საკმაოდ არასტაბილურია, ამიტომ განხილული ჯგუფის გემების ფასების ზუსტი დიაპაზონის დადგენა რთულია.

ჩვენ გამოვიკვლიეთ დასახელებული ტონაჟის ახალაშენებული და მეორადი ჯგუფის გემების ფასები. **მეორადი გემების ფასები** მერყეობს ასაკისა და ტექნიკური აღჭურვილობის მიხედვით. 1967 წლიდან 1979 წლამდე აშენებული მშრალი ტვირთის გადამზიდი გემები ღირს 300-დან 700 ათას დოლარამდე, ტანკერები - 350-დან 800 ათას დოლარამდე. 1960-70-იან წლებში აშენებული, მაგრამ 90-იან წლებში განახლებული და შეკეთებული გემები შეიძლება ღირდეს 1500 ათას აშშ დოლარამდე. 1980-90-იან წლებში აშენებულ, 2000-5000 ტონა მკვდარი წონის მქონე გემებზე გემთმფლობელების მიერ 2000 წელს შემოთავაზებული ფასები წარმოდგენილია ცხრილში 9, ხოლო ახალი გემების ფასები 2000-5000 ტონა მკვდარი წონით - ცხრილში 10 (SHIPS FOR SALE (vessels for sale)). რეალურ გემებზე ხელშეკრულების ფასებს აქვს ღირებულებების ფართო სპექტრი, ეს აიხსნება ქვეყნების მთავრობების ფინანსური დახმარების ხარისხითა და გემების გაყიდვის პირობებით.

ცხრილი 9. 1988-1998 წლებში აშენებული გემების ფასები

გემის ტიპი	მშენებლობის წელი	მკვდარი წონა, ტ	ფასი, ათასი USD
მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1988	5600	4100
მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1991	5258	7200
მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1996	3100	3100
მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1997	5500	5600
ტანკერი	1993	4700	5500
ტანკერი	1998	5000	13000
ტანკერი	1998	3500	6900

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ

ცხრილი 10. ფასები ახალი გემებისთვის

რეგიონი/ ქვეყანა	გემის ტიპი	მშენებლობის წელი	მკვდარი წონა, ტ	ფასი, ათასი USD
დასავლეთ ევროპა	მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1999	3 680	5 265
	ტანკერი	1999	4 500	7 500-8 500
კორეა	მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1999	5 500	4 500
აღმოსავლეთ ევროპა	მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1999	4 000	5 100
	მშრალი ტვირთის გადამზიდი	1999	3 680	5 265
	ტანკერი	2000	5240 (წყალწყ ვა, ტ)	6 500
	ტანკერი	1999	6 500	6 500

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ

გემოაღნიშნულიდან შეიძლება დავასკვნათ, რომ:

1. მომდევნო 5 წლის განმავლობაში ამ ტიპის გემებზე დიდი მოთხოვნა იქნება, ხოლო ბაზარზე არსებული სიჭარბის გამო შედეგად შეიძლება ველოდოთ მათი მშენებლობის რაოდენობრივ შემცირებას;
2. შავი ზღვისპირეთის პოსტსაბტოთა და აღმოსავლეთი ევროპის ქვეყნებში ეკონომიკური მდგომარეობის სტაბილიზაციის გათვალისწინებით, 2-3 წელიწადში გემების შეკეთებაზე შეიძლება მნიშვნელოვანი მოთხოვნა გაჩნდეს;
3. თანამედროვე პირობები მოითხოვს გემების სატვირთო მოწყობილობებით აღჭურვას, რადგან ეს გაზრდის გემების პროდუქტიულობას და შეამცირებს საქონლის მომხმარებელამდე მიტანის დროს.
4. უახლოეს 2-4 წელიწადში, მოძველებული გემების დეკომისიაციის და კასპიის ნავთობის შავი ზღვა-აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში ტრანსპორტირების სახელმწიფო ხელშეკრულებების გაფორმების გამო, მოსალოდნელია მოთხოვნილების გაზრდა მდინარე-ზღვის ტიპის ტანკერებზე.

მსოფლიოში ცნობილი ჰოლანდიური გემთსაშენი კორპორაციის, **Damen Shipyards** (ნიდერლანდები) გათვლებით საქართველოში, კერძოდ ქალაქ ფოთში, უნდა აშენებულიყო გემთსაშენი და გემების სარემონტო ქარხანა. სამწუხაროდ, სუბიექტურმა მიზეზებმა იმძლავრეს და ამის გამო პროექტის დასრულება ვერ მოხერხდა, მაგრამ ვინაიდან საქართველოს საპორტო და ინფრასტრუქტურული სიმძლავრეების ანალიზის შედეგად ფოლანდიელმა სპეციალისტებმა გადაწყვიტეს ცნობილი კომპანიის ერთერთი ფილიალია საქართველოში აგება, ეს იმას

გვიჩვენებს, რომ საქართველოს გააჩნია ასეთი პოტენციალი. გარდა ამისა, ჩვენს მიერ ჩატარებული კვლევები იძლევა საფუძველს ვივარაუდოთ, რომ 5000 ტონამდე წყალწყვის მქონე მდინარე-ზღვის ტიპის გემები შეიძლება აშენდეს საქართველოში, გემთმშენებლობის შემდეგი სქემის გამოყენებით: უკრაინის ქალაქ ნიკოლაევის გემთმშენებელი ქარხნის მიერ გერმანული ტექნოლოგიით აგებული „მდინარე-ზღვის“ ტიპის კორპუსები შესაძლებელია დაკომპლექტდეს და აღიჭურვოს ფოთში. გემის ჩაბარების პერიოდულობა - კვარტალში ერთი გემი; წელიწადში 4 ხომალდი.

მაგრამ ყველა ზემოაღნიშნული გემთმშენებლობის სქემა განკუთვნილია 110 მ-ზე მეტი სიგრძის და დაახლოებით 5000 ტონა წყალწყვის გემების ასაშენებლად, მაშინ როდესაც 100 მ-ზე ნაკლები „მდინარე-ზღვის“ ტიპის გემების მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე უარის თქმა მნიშვნელოვნად გაართულებდა ამ გემების (110 მ-ზე მეტი) შესვლას ევროპის სხვა და სხვა მდინარეებში, რასაც ადასტურებს გაეროს ევროპის ეკონომიკური პოლიტიკის (შიდა ტრანსპორტის კომიტეტი - UNECE) და გემების კონგრესების მუდმივი საერთაშორისო ასოციაციის (PMAKS) რეკომენდაციები, რომლებიც ეხება „მდინარე-ზღვის“ ტიპის გემების ახალ კლასს: $sx \times xs - 90 \times 13 \times 3.5$, რომელიც შედის მდინარეებში დუნაი და რაინი. 90 მ-ზე ნაკლები სიგრძის გემები შეიძლება აშენდეს წყლის ტრანსპორტის თითქმის ყველა სამრეწველო საწარმოში, რადგან მათი გემების ამწევი საშუალებები განკუთვნილია ამ ზომის სამდინარო გემებისთვის. ჩვენი აზრით, ეკონომიკურად და ტექნიკურად ეს სქემა დღეის მდგომარეობისათვის ყველაზე მიზანშეწონილია.

გემების მშენებლობის ვარიანტების შედარებითი ეკონომიკური შეფასებისას მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული გან-

სხვაფერები გემის მშენებლობის ვადებსა და ექსპლუატაციაში გაშვების პირობებს შორის. დროის ფაქტორის გათვალისწინება ხდება არა კაპიტალდაბანდებათა ნომინალური ღირებულების, არამედ ამ თანხის გარკვეული პერიოდისთვის (წელი, კვარტალი, თვე) მიმდინარე⁷ მაჩვენებლის მიხედვით. (Hertz D., 2019)

ამავდროულად გათვალისწინებულ უნდა იქნას ეფექტი, რომლის მიღება შესაძლებელია მშენებლობის პერიოდში კაპიტალდაბანდების პროდუქტიული გამოყენებით სხვა საწარმოებში. გათვლების გასამართივებად დროის პერიოდად მივიჩნევთ ერთ წელს, რადგან იგი ემთხვევა საქართველოში ამ ტიპის გემების მშენებლობის საშუალო სავარაუდო დროს. გაანგარიშების პერიოდია 4 თვე, გემის მშენებლობის დროის გამოთვლა შეიძლება დღეებში (მაგალითად: ჟურნალი „Marine Fleet“-ის 2016 წლის N8 გამოცემაში მოყვანილი მონაცემების მიხედვით, 1972 წელს, გემი „Robert E. Piri“ - წყალწყვა 15 ათასი ტონა (ანუ შემოთავაზებულ პროტოტიპზე 3-ჯერ მეტი) აშენდა 4 დღეში 15 საათსა და 30 წუთში).

ინვესტიციები შეიძლება განხორციელდეს როგორც გემის მშენებლობის ბოლო წელს, ასევე მის საწყის ეტაპზე. პირველ შემთხვევაში მოცემული კაპიტალური ინვესტიციები განისაზღვრება ყოველი წლის ფაქტობრივი კაპიტალური დანახარჯების შემცირების ფაქტორზე გამრავლებით და მიღებული პროდუქტების შეჯამებით. შემცირების კოეფიციენტი გამოითვლება როგორც პროცენტის ფორმულით $V=(1+E)^t$ (სადაც t არის დრო

⁷ მიმდინარე ღირებულება NPV (Net Present Value) - ან წმინდა მიმდინარე ღირებულება არის ყველაზე ინდიკატორი საინვესტიციო პროექტების ეკონომიკური ეფექტიანობის შესაფასებლად. გამოითვლება ფორმულით $PV=FV/(1+i)^t$, სადაც PV (Present Value) - არის მიმდინარე ღირებულება, FV (Future Value) - მომავალი ღირებულება, $(1+i)$ - ერთ წელიწადში თანხაზე დარიცხული პროცენტი, t (Time) - წლების რაოდენობა.

მშენებლობის საერთო ხანგრძლივობას (T) და ხარჯების განვების i-ურ წელს შორის).

მაგალითად, მშენებლობის პირველი წლისთვის მნიშვნელობა $V=T-1$, მეორე წლისთვის - $T-2$ და ა.შ., მშენებლობის ბოლოს წინა წლისთვის $V=1$, ბოლო წლისთვის - $V=0$. ამრიგად, კაპიტალური ინვესტიციების მთლიანი ოდენობა, როდესაც კორექტირებულია მშენებლობის ბოლო წელზე, განისაზღვრება ფორმულით:

$$K=K_1(1+E)^{T-1}+K_2(1+E)^{T-2}+...+K_{T-1}(1+E)+K_T=\sum_{i=1}^T K_i(1+E)^{T-i}$$

სადაც - K_1, K_2, K_T, K_{T-1} არის სახარჯთაღრიცხვო კაპიტალური დანახარჯების სავარაუდო ოდენობა მშენებლობის წლების T პერიოდში (პირველი წლიდან T წლამდე). (Estache A., 2019)

კაპიტალური ინვესტიციების მშენებლობის საწყის პერიოდამდე მიყვანისას, ყოველი წლის ფაქტობრივი კაპიტალური დანახარჯები იყოფა დისკონტირების ფაქტორზე (კოეფიციენტი $(1+E)^{T-i}$). სწორედ ყოველი წლის კაპიტალდაბანდების ინფლაციური „ნაზრდისგან“ „განმენდის“ შემდეგ მიიღება წმინდა მიმდინარე ღირებულება.

თუ მშენებლობის სხვადასხვა ვარიანტების დროის შედეგად, საპროექტო გემის ექსპლუატაციაში გაშვების დრო განსხვავებულია, აუცილებელია გავითვალისწინოთ დამატებითი ეფექტი, რაც მიიღწევა დამატებითი პროდუქტების გამოშვების ხარჯზე, მათი ექსპლუატაციაში გაშვების ნაადრევი ვარიანტით. ეს დამატებითი ერთჯერადი ეფექტი განისაზღვრება ფორმულით:

$$E_{\text{დამატ.}} = E \times K \Delta t$$

სადაც K არის ფაქტობრივი კაპიტალის ინვესტიციების ჯამური ოდენობა გემის ექსპლუატაციაში გაშვების ნაადრევი თარიღის მქონე ვარიანტის მიხედვით; - Δt სხვაობა გემის ექსპლუატაციაში გაშვების ვადებში განსახილველი ვარიანტებისთვის (წლე-

ბი). ვარიანტების შედარებითი ეკონომიკური შეფასებისას, ერთ-ჯერადი ეფექტი გამოკლებულია არსებულ კაპიტალურ ინვესტიციებს, გემის ექსპლუატაციაში შესვლის ნაადრევი ვადის მქონე ვარიანტის მიხედვით. (Estache & de Rus, 2020)

ბოლო წლებში მსოფლიო გემთმშენებლობაში, ტრანსპორტირების ისეთი პერსპექტიული მეთოდების განვითარებასთან ერთად, როგორიცაა მსუბუქი ტვირთის გადაზიდვა, კონტეინერიული და ბორანით გადაზიდვა, ვრცელდება საზღვაო ბარჟის მატარებლები. ბარჟის საბუქსირე მატარებლების (ბსმ) ძირითადი დანიშნულებაა ისეთი ტვირთების გადაზიდვა, როგორიცაა ნავთობი, ნავთობპროდუქტები, ქვანახშირი, მადანი, კირქვა, მარილი, ხე-ტყე, თხევადი აირები.

მოქმედი ბსმ-ების მახასიათებლები ძალიან განსხვავდება: ბუქსირებს აქვთ სიმძლავრე 3000-დან 22000 ცხ.ძ-მდე, ხოლო ბარჟების მკვდარი წონა მერყეობს 5 000-დან 52 000 ტონამდე. გემების ტრადიციულ ტიპებთან შედარებით, ბსმ-ებს აქვთ მთელი რიგი უპირატესობები:

- ბსმ უზრუნველყოფენ ტრანსპორტირების ორგანიზების შესაძლებლობას, რომელშიც ერთი ბუქსირი ემსახურება 2-3 ბარჟას;
- ბსმ კომპლექსის ღირებულება დაახლოებით 30%-ით ნაკლებია სატრანსპორტო გემების ექვივალენტურ (ტარების ტევადობის თვალსაზრისით) რაოდენობაზე;
- ბსმ-ის ეკიპაჟის რაოდენობა ორჯერ ნაკლებია სატრანსპორტო გემების ექვივალენტური რაოდენობის ეკიპაჟებზე;
- იგივე ტევადობის სატრანსპორტო გემთან შედარებით უფრო დაბალი წყალწყვის გამო, ბსმ შეიძლება გამოყენებულ იქნას არაღრმა ნავსადგურებში სამუშაოდ და

ჩვენს შემთხვევაში, ბსმ-ის გამოყენებისას „მდინარის“ ნაოსნობისას, მოგვარებულია მდინარე რიონის არაღრმა მონაკვეთებთან დაკავშირებული პრობლემები.

საქართველოში ბსმ-ის გამოყენება ასევე მიმზიდველია იმიტომ, რომ მათი მშენებლობა ტექნიკურად შესაძლებელია შავი ზღვის რეგიონში - ბარჯის სიგრძე შეიძლება განსხვავდებოდეს 90-დან 120 მ-მდე, ხოლო ბუქსირი - 50 მ-მდე. უფრო მეტიც, მიზანშეწონილია საზღვაო ნავიგაციის რეესტრის KM, L1, A1 კლასის ბუქსირების აგება, ორი ძირითადი ძრავით, რომლებიც მუშაობენ სრული შემობრუნების საჭის პროპელერებზე (VRK) საწინააღმდეგო მბრუნავი პროპელერებით, ნაცვლად საჭის მექანიზმისა. „მდინარე-ზღვის“ ტიპის გემებისგან განსხვავებით, ბსმ-ის გამოყენება შეუზღუდავი ნავიგაციის შესაძლებლობას იძლევა, რის შედეგადაც ეს გემები შესაძლებელია წავიდნენ თურქეთის პორტებში, ბოსფორის სრუტეში, შავი ზღვის აღმოსავლეთ ან დასავლეთ სანაპიროს გავლით სხვა ნებისმიერ პორტში, რომელიც არ არის დაშორებული ბათუმის ან ფოთის პორტს 50 საზღვაო მილზე მეტი მენძილით. ანუ რეისის ხანგრძლივობა იზრდება საშუალოდ ერთი დღით. „მდინარე-ზღვის“ გემის ექსპლუატაციის ხარჯები შეადგენს დღეში 3000 დოლარს. წელიწადში ამ ზონაში გემების სავარაუდოდ (საშუალო) 20-ჯერ შესვლით, წლიური დანაზოგი იქნება 60 ათასი დოლარი. ხოლო ბსმ-ის მშენებლობისთვის სესხის დაფარვის დროს არსებული დანაზოგი არის: $60 \text{ ათასი დოლარი} \times 5 \text{ წელი} = 300 \text{ ათასი დოლარი}$.

რაც შეეხება წყლის ტრანსპორტის სამრეწველო საწარმოების გემთმშენებლობას, უნდა აღინიშნოს, რომ მათ შეუძლიათ ააშენონ გემები, რომლებიც არ არის დაკავშირებული წყლის ტრანსპორტთან, მაგრამ გამოიყენება, მაგალითად, თევზაობისთვის, რაც მეზობელი ქვეყნების (უკრაინა, თურქეთი) გემთმშენებლობამ უკვე გააკეთა.

საპორტო მეურნეობა, სატრანსპორტო ფლოტთან ერთად, წარმოადგენს წყლის ტრანსპორტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მთავარ რგოლს. პორტის ტექნიკური აღჭურვილობის დონე დიდ ზეგავლენას ახდენს ეკონომიკურ მაჩვენებლებზე, რადგან გადაზიდვის ოპერაციების ღირებულება ტვირთის მიწოდების ღირებულების დაახლოებით 30%-ია. გადატვირთვის ოპერაციების მექანიზაციის ხარისხი ხასიათდება ორი ინდიკატორით: მექანიზაციის ზოგადი დონით და სამუშაოს რთული მექანიზაციის დონით (ანუ სამუშაოს მოცულობა, რომელიც შესრულებულია ხელით შრომის გამოყენების გარეშე).

პორტებში დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციების უპირატესი წილი ხორციელდება ამწე აღჭურვილობის დახმარებით, რომლის მნიშვნელოვანი მახასიათებელია მისი **ტვირთამწეობა**. ამჟამად, საქართველოს შავი ზღვის რეგიონის პორტებში მუშაობს დაახლოებით 350 პორტალური ამწე, 5 ტონა ტვირთამწეობით, ისინი ძირითადად იმპორტული წარმოებისაა, 20 წელზე მეტი მომსახურების ვადით, ანუ ამორტიზირებულია როგორც მორალურად ასევე ფიზიკურად. მათი გამოყენებით შეკეთების შესრულებაში მუდმივად წარმოიქმნება პრობლემები, მაკომპლექტებლები ნაწილების ნაკლებობის გამო, რომელთა ინარმოება დიდი ხნის წინ შეწყდა.

ჩვენი აზრით, მიზანშეწონილი და ეკონომიურად მომგებიანი იქნება მოწესრიგდეს:

1) პორტალური ამწეების კაპიტალური რემონტი ერთ-ერთ სამრეწველო საწარმოში, მ.შ. მაკომპლექტებლების წარმოებაზე შეკვეთების მაღალტექნოლოგიურ საწარმოებში განთავსებით;

2) 25-დან 100 ტონამდე ტვირთამწეობის მქონე მობილური და პორტალური ამწეების წარმოება თანამედროვე ნოუ-ჰაუს გამოყენებით, რომლებიც არ საჭიროებენ რელსებს, ელექტროკაბელებს და შეუძლიათ შეაღწიონ ნავმისადგომების ნებისმიერ

ადგილას. ისინი უფრო იაფია, უფრო ეფექტიანი და უფრო სწრაფად ანაზღაურებენ მათზე გაწეულ ხარჯებს.

3) მცირე ნავსადგურის მექანიზაციის აღჭურვილობის დაპროექტება, წარმოება და შეკეთება, მათ შორის, სხვადასხვა სახის ტვირთისათვის საჭირო გრეიფერები⁸ და ა.შ.

სამდინარო გზების გაუმჯობესება დაკავშირებულია არა მხოლოდ ჰიდრავლიკურ ინჟინერიასთან, არამედ სახმელეთო გზების სამუშაოებთან, რომლებსაც ასრულებენ მიწის სასრუტი აპარატები და მრავალსაფეხურიანი მიწის დანადგარები. ბათუმის, ფოთისა და ანაკლიის ჰიდროგრაფიული თავისებურებების გათვალისწინებით (რბილი ქვიშიანი და მტვრიანი ნიადაგები, ალუვიური ფენომენები, მცირე ზომის სიღრმეები, დამშრალი ჭაობები), ყველაზე ეფექტიანი აღმოჩნდა დიზელ-ელექტრული მიწის სასრუტი აპარატები. მაგრამ სადრენაჟე აღჭურვილობა, ისევე როგორც ყველა საგზაო ობიექტი, ვერ იარსებებს სერვისისა და დამხმარე ფლოტის გარეშე, როგორიცაა: იმპორტი, საზომი ბოტები, გემები ნავიგაციის პირობების დასაყენებლად და შესანარჩუნებლად. სწორედ მათ მძაფრ საჭიროებას განიცდის პორტები. ამჟამად მიმდინარეობს კვლევითი სამუშაოები მდინარე რიონზე და შავი ზღვის ქართულ აკვატორიაზე ბუების სანავიგაციო აღჭურვილობით ჩანაცვლებაზე, რომელიც აკმაყოფილებს საერთაშორისო მოთხოვნებს. ეს ნიშნავს, რომ მოსალოდნელია კონკრეტული შეკვეთა 1,5 ათასი მდინარისა და ზღვის ბუიზე, რომლის შესრულებაც შეუძლიათ ქართულ სამრეწველო საწარმოებს.

საქართველოს შავი ზღვისპირა რეგიონისთვის განსაკუთრებით მწვავეა მცირე გემების საჭიროება სამთავრობო ღო-

⁸ გრეიფერი - ტვირთამწეების ტიპი ნაყარი ტვირთისთვის; ექსკავატორის ან ამწის აღჭურვილობის ნაწილი.

ნისძიებებისთვის, ტურიზმისთვის, წყლის ტრანსპორტის მოვლისათვის და წყალზე დასვენებისათვის - ასეთი გემები საერთოდ არ არსებობს. ქართველი ნავიგატორები უცხოურ ბანკებთან დებენ სასესხო ხელშეკრულებებს, შეკვეთა ფორმდება უცხოურ გემთმშენებელ ქარხანაში. აშენებული გემი დგება „მოსახერხებელი“ დროშის ქვეშ და შემდგომში ფუნქციონირებს, როგორც არარეზიდენტის საკუთრება. იმ შემთხვევაში, როდესაც გემის გამოყენება იგეგმება საქართველოს შიდა წყლის გზებზე არსებულ პორტებში (უცხოური დროშის ქვეშ მცურავი გემების ექსპლუატაცია არ შეიძლება შიდა წყლის გზებზე), ოფშორული კომპანია ჩარტერით გადასცემს გემს ქართულ კომპანიას. ამ სქემის შედეგად, საქართველო კარგავს სამუშაო ადგილებს გემთმშენებლობაში, მოზიდული საკრედიტო რესურსები არ მუშაობს შიდა ეკონომიკაში, გემის ტექნიკური ექსპლუატაცია (შეკეთება, მოვლა, ბუნკერიზაცია) ხორციელდება უცხოური კომპანიის მიერ. საქართველოს ბიუჯეტი კარგავს აბსოლუტურად ყველა საგადასახადო შემოსავალს, როგორც ფლოტის მშენებლობიდან, ასევე ექსპლუატაციიდან.

ამ სქემის მიხედვით გამოვთვალეთ შერეული „მდინარეზღვის“ გემის აგების ხარჯები, რომლის მკვდარი წონაა 5500 ტონა, ღირებულება - 5 მილიონი დოლარი, დღეში 3000 აშშ დოლარის ექვივალენტის დროით და ანაზღაურების 6-8 წლიანი პერიოდით. ეს პროექტი ჩვენს მიერ განიხილება, როგორც ყველაზე გავრცელებული და ადაპტირებული პროექტი შიდა გემთმშენებლობისთვის (ცხრილი 11). საკრედიტო ხაზი შეიძლება გაიხსნას უცხოური ბანკის მიერ LIBOR + 1,5 (2)%-ით⁹ განაკვე-

⁹ **LIBOR** (London Interbank Offered Rate) - ლონდონის ბანკთაშორის მიწოდების კურსი. განისაზღვრება, როგორც ლონდონის ბანკთაშორის სავალუტო ბაზარზე სესხებზე არსებული საპროცენტო განაკვეთების საშუალო შეწონილი. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ეს არის საშუალო განაკვეთი,

თით, ე.ი. არაუმეტეს 7% წელიწადში საშელავათო პერიოდის გარეშე. შეკვეთა იდება უცხოურ გემთმშენებლობაში 10%-იანი წინასწარი გადახდით (პოლონური გემთმშენებლები იღებენ შეკვეთებს მშენებლობის ღირებულების 5%-ს წინასწარი გადახდით). მშენებლობის ვადა არის 12 თვე. ხელშეკრულების ვადების შეუსრულებლობის რისკი მინიმალურია.

**ცხრილი 11. გემის მშენებლობის დაფინანსების პროცედურა
(შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგებზე
დაყრდნობით)**

მშენებლობის თანხის %	გადახდის თანხა, აშშ დოლარი	როდის არის გადახდილი	ინვესტიციის პერიოდი, თვეები	პროცენტი სესზე საინვესტიციო პერიოდისთვის
25	1.250.000	შეკვეთის დროს	24	250.000
25	1.250.000	6 თვის შემდეგ	18	187.499
40	2.000.000	12 თვის შემდეგ იმპორტირებული ალჭურვილობის შეძენის შეკვეთიდან	12	200.000
10	500.000	გემის დამკვეთისთვის მიწოდებამდე	1	4.166
სულ	5.000.000			641.665

რომლითაც დიდი ბრიტანეთის მსხვილი ბანკები აკრედიტებენ ერთმანეთს. LIBOR ითვლება ფულის ღირებულების ძირითად ეტალონად და წარმოადგენს მსოფლიოს სხვადასხვა საკრედიტო ინსტრუმენტზე საპროცენტო განაკვეთების გაანგარიშების საფუძველს.

მაგრამ ამ შეთხვევაში საჭიროა ინფრასტრუქტურის შექმნა, გამოცდილების მქონე სამუშაო ძალის პოვნა, რომელიც ძირითადად უცხოეთიდან უნდა მოიზიდო, გარკვეული პერიოდის განმავლობაში ისინი არარეზიდენტები იქნებიან და არ დაექვემდებარებიან საშემოსავლოთი დაბეგვრას.

ამრიგად, მომხმარებლისთვის გემის ღირებულება იზრდება სესხზე პროცენტის ოდენობით - 180 833 აშშ დოლარი. მომხმარებლისთვის ჯამური ღირებულება იქნება \$5,180,833 (ცხრილი 12).

**ცხრილი 12. გემის ღირებულების გადახდის პროცედურა
(შედგენილია ავტორის მიერ კვლევის შედეგებზე
დაყრდნობით)**

შენიშვნების თანხის %	გადახდის თანხა, აშშ დოლარი	როდის არის გადახდილი	ინვესტიციის პერიოდი, თვეები	პროცენტი სესხზე საინვესტიციო პერიოდისთვის
10	500.000	შეკვეთის დროს	12	35.000
30	1.500.000	4 თვის შემდეგ	6	70.000
40	2.000.000	4 თვის შემდეგ	6	70.000
20	1.000.000	გემის დამკვეთისთვის მიწოდებამდე	1	5.833
სულ	5.000.000			180.883

თუ საჭირო გახდება შიდა საზღვაო გზებზე მუშაობა და გემის ბერბოუტ-ჩარტერზე¹⁰ გადაცემა, ქართულ კომპანიას მოუწევს

¹⁰ ბერბოუტ-ჩარტერი (Bareboat Charter, Demise Charter) - სავაჭრო გადაზიდვებში: ხელშეკრულება გემის დაქირავება ეკიპაჟის გარეშე.

გადაიხადოს დღგ-ს 20%, გემების იმპორტზე გადასახადი 5% და განბაჟებისთვის 0,15%, რაც იქნება გემის ღირებულების 25,15%. თუმცა ამ თანხის გადასახდელად შეიძლება დაწესდეს ორწლიანი გადავადება და ინფლაციის გათვალისწინებით ფასის ზრდა იქნება დაახლოებით \$760,000. ამრიგად, მშენებლობის, დაკრედიტების და რეგისტრაციის ჯამური ღირებულება იქნება \$5,940,833, როდესაც (თუ) გემი გადავა საქართველოს დროშის ქვეშ.

უნდა აღინიშნოს, რომ გემთმშენებლობები დამოუკიდებლად აგროვებენ დამატებით სახსრებს მშენებლობის წინსვლისთვის, ხოლო დამატებული ღირებულების გადასახადი (დღგ) არ ირიცხება დასავლეთის გემთმშენებლობის საექსპორტო მშენებლობაზე. გემთმშენებლობის მიერ აუცილებელი კომპონენტის აღჭურვილობის იმპორტი ხორციელდება გემის ექსპორტის ვალდებულებით და არ ექვემდებარება საბაჟო გადასახადებს. გარდა ამისა, უმეტეს ქვეყნებში - გერმანიაში, ნორვეგიაში, ფინეთში - გემთმშენებლობის ექსპორტი პირდაპირა არის სუბსიდირებული გემის ღირებულების 9%-მდე, რაც ზრდის გემთმშენებლების მოგებას და შესაძლებელს ხდის ღირებულების შემცირებას ამავე თანხით.

ახლა განვიხილოთ ქართული კომპანიის შეკვეთა შიდა გემთმშენებლობაში იმავე დიზაინის გემზე, ქართული ან დასავლური ბანკის სესხით. საკრედიტო განაკვეთი არის მინიმუმ 12% წელიწადში შიდა ბანკიდან და 10% უცხოური ბანკებიდან (ფასის ზრდა განპირობებულია საქართველოში მშენებლობის რისკების დამატებით დაზღვევით). მშენებლობის ვადაა 2 წელი. საწყისმა ავანსმა უნდა შეადგინოს გემის ღირებულების 25%-ს, რაც დაკავშირებულია კომპონენტებისა და მასალების შეძენის აუცილებლობასთან. დავუშვათ, რომ მომხმარებელს „გაუმართლა“

და მან მოახერხა სესხის აღება წელიწადში 10%-ით და გემთმშენებლობის პროცესიც ზუსტად აკმაყოფილებდა მშენებლობის დადგენილ პირობებს. შიდა გემთმშენებლობის ქარხანაში ყოველ ეტაპზე იხდიან დამატებითი ღირებულების გადასახადს, რაც ხარჯს 1 მილიონი დოლარით ზრდის, სესხის პროცენტი გადახდილი დღგ-ის ოდენობაზე შეადგენს 128 331 ათას აშშ დოლარს. მშენებლობის პერიოდისთვის გადასახადი კომპონენტების იმპორტზე და განბაჟებაზე (- 5.15%) შეადგენს \$103,000 ან პროცენტის გათვალისწინებით, \$113,300, ქონების გადასახადი (2%) მშენებლობის პერიოდისთვის იქნება \$150,000 დაუმთავრებელი გემიდან და დაახლოებით \$350,000 გემთმშენებლობის ფონდების ძირითადი წარმოებიდან (1 შეკვეთის მიხედვით ისინი საშუალოდ 8 750 000 დოლარს შეადგენს), რაც ასევე მიეკუთვნება მშენებლობის ღირებულებას. საბოლოოდ, მთლიანი ქონების გადასახადი, სესხის პროცენტის გათვალისწინებით = 600 000 დოლარს, რომელიც ასევე აწვება მომავალ გემთმფლობელებს. მშენებლობის ჯამური ღირებულება მომხმარებლისთვის იქნება \$7,483,296. *როგორც ვხედავთ, ქართული კომპანიის სახელით შიდა ქარხანაში შეკვეთის სქემა ზრდის გემის თვითღირებულებას 2,302,463 აშშ დოლარით (44,5%) ოფშორული კომპანიის მიერ უცხოური გემთმშენებლობისგან შეკვეთის მიღების შემთხვევაში და \$1,542,463 (29,7%)-ით გემის ჩარტერში გადაცემის სქემასთან შედარებით.*

მაგრამ ქართველი გემთმფლობელისთვის გაძვირების გაანგარიშება არ მთავრდება გემის ქარხანაში მიღების ეტაპზე. ქონების გადასახადი იქნება \$800,000 (8 წლის განმავლობაში \$5 მილიონის 2%); გადასახადი გზის მომხმარებლებზე იქნება \$131,400 (\$3,000 დღეში ჩარტერის ექვივალენტი x 365 დღე წელიწადში x 8 წელი x 1.5%), პორტის ხარჯების ზრდა, რომელ-

საც ქართველი გემთმფლობელები, უცხოელებისგან განსხვავებით, იხდიან დღგ-ით, იქნება დაახლოებით 172800 აშშ დოლარი (წელიწადში 18 შესვლა შიდა პორტებში 20 დღის სატრანსპორტო მხარზე, მომსახურების საშუალო განაკვეთით 6000 აშშ დოლარი $\times$ 20% $\times$ 8 წლის ანაზღაურება). უცხოურ პორტებს შორის ტვირთის გადაზიდვისას, უცხოურისგან განსხვავებით, ქართველი გემთმფლობელი იხდის დღგ-ს, რომელიც 8 წლის განმავლობაში შეადგენს 525600\$ (328500\$ - საშუალო შემოსავალი ასეთი ტრანსპორტიდან წელიწადში გემზე $\times$ 8 წელი $\times$ 20% დღგ).

საერთო ჯამში, 8 წლის სავარაუდო ანაზღაურებადი პერიოდისთვის ექსპლუატაციის ღირებულების ზრდა იქნება 1,629,800 აშშ დოლარი. იმ შემთხვევაში, თუ გემთმფლობელი ვერ დააფინანსებს სესხს გემის მშენებლობის დასრულების შემდეგ უფრო დაბალ განაკვეთზე, სესხის ქართული გირაოს აღება გამოიწვევს დამატებით ზარალს 7,483,296 ღირებულების გემზე $\times$ 3% წლიური სხვაობა სესხის განაკვეთში $\times$ 8 წელი = 17,959,921 აშშ დოლარის ოდენობით. ამრიგად, ქართველი გემთმფლობელის ზარალი მშენებლობის ღირებულების სავარაუდო ანაზღაურებადი პერიოდისთვის იქნება \$3,425,791, რაც გაზრდის საერთო სხვაობას დაფინანსების სქემებს შორის 2,1-ჯერ.

განვიხილოთ სხვადასხვა ფაქტორების გავლენა შიდა გემთმშენებლობის ინდუსტრიის კონკურენტუნარიანობის გაუარესებაზე. ჰიპოთეტური გემის აგების მაგალითზე, გემთმშენებლებისა და გემთმფლობელების დანაკარგების აბსოლუტური მნიშვნელობების შედარებით, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ღირებულების ზრდაზე ყველაზე დიდ გავლენას ახდენენ შემდეგი ფაქტორები:

1. ქონების გადასახადი - 1 400 000 \$;

2. დღგ - 128 331\$ (ერთეულ გემზე) + დამატებითი 172800\$ (დღგ საპორტო მოსაკრებლიდან), 525000\$ (დღგ ტვირთების უცხოურ პორტებს შორის გადაზიდვისათვის);
3. საბაჟო მოსაკრებელი და დღგ იმპორტულ მავთულქუთებლებზე - 513 300\$ (113500 საბაჟო მოსაკრებელი + 400 000 დღგ);
4. ფასების გაძვირება მშენებლობის ვადების შეუსრულებლობის გამო - 460832\$;
5. საავტომობილო გზების გამოყენების გადასახადი 131 400\$.

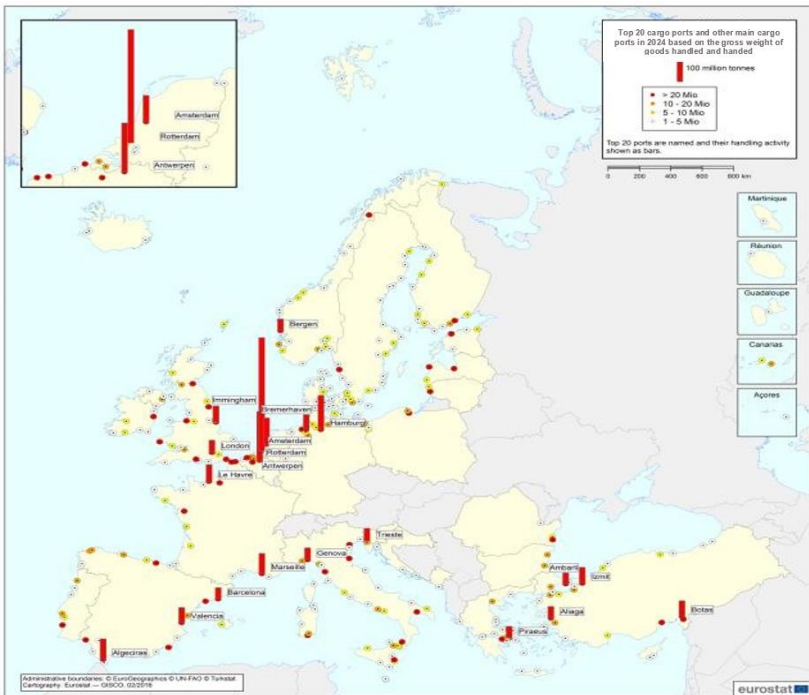
შემდგომ პარაგრაფებში განვიხილავთ გემების მშენებლობასა და შეკეთებაში ხარჯების შემცირების გზებს.

2.2. საერთაშორისო პორტების გაადგილება და მათი წვლილი რეგიონის ეკონომიკის განვითარებაში

ამ პარაგრაფში განვიხილავთ საერთაშორისო პორტების წვლილს სამი რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაში. კვლევის საფუძველს წარმოადგენს ეკონომეტრიულ მეთოდებზე დაყრდნობით სტატისტიკური მონაცემების მასივის ანალიზი. მაგალითად ავირჩიეთ დასავლეთ ევროპის უდიდესი პორტები: როტერდამის პორტი (ნიდერლანდები), ანტვერპენის პორტი (ბელგია) და ჰამბურგის პორტი (გერმანია) და, შესაბამისად, გროტ-რიუმონდის რეგიონი, ანტვერპენის პროვინცია და ქალაქი ჰამბურგი, რომელშიც მდებარეობს ეს პორტები. როტერდამის, ანტვერპენის და ჰამბურგის პორტები ყველაზე დიდია ევროპაში და შედის მსოფლიოს 20 საუკეთესო საკონტეინერო პორტების ჩამო-

ნათვალში. სამივე პორტი არის ევროპის მნიშვნელოვანი პორტი, საერთო წლიური ტვირთბრუნვით 30 მილიონ TEU-ზე მეტი.

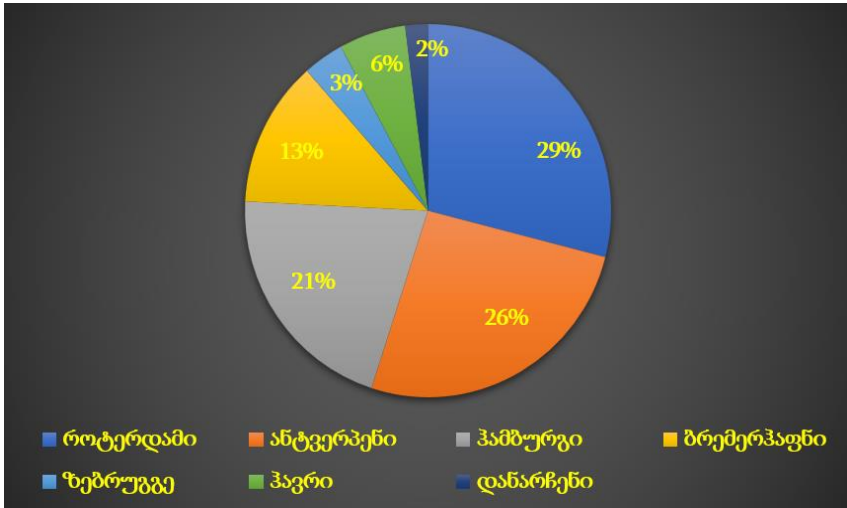
სურათი 3. ევროპის უმსხვილესი პორტები საერთო ტვირთბრუნვის მიხედვით, 2024 (6 თვის შედეგები)



წყარო: ევროკომისია

საერთო ჯამში, სამი პორტი ამუშავებს ყველა საკონტეინერო ტვირთის 75.8%-ს, რომელიც მიწოდებულია ჰამბურგ-ლე ჰავრის ქსელის ევროპულ პორტებში.

**დიაგრამა 1. ევროპული საზღვაო პორტების განაწილება
ჰამბურგ-ლე ჰავერის ჯაჭვში კონტეინერის ტვირთის
გადაზიდვისთვის**

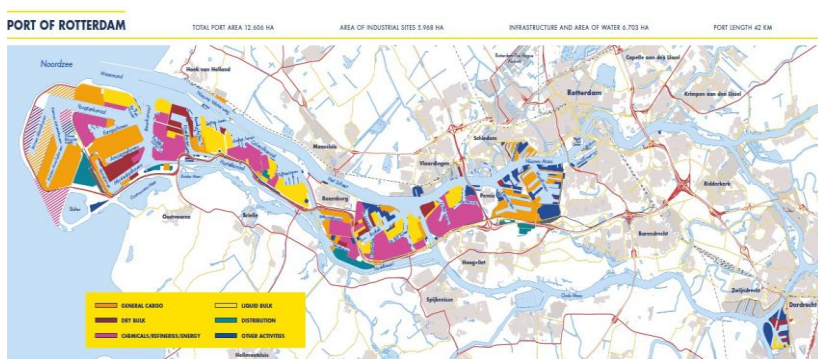


წყარო: ევროკომისიის მასალების მიხედვით

1. პორტი როტერდამი

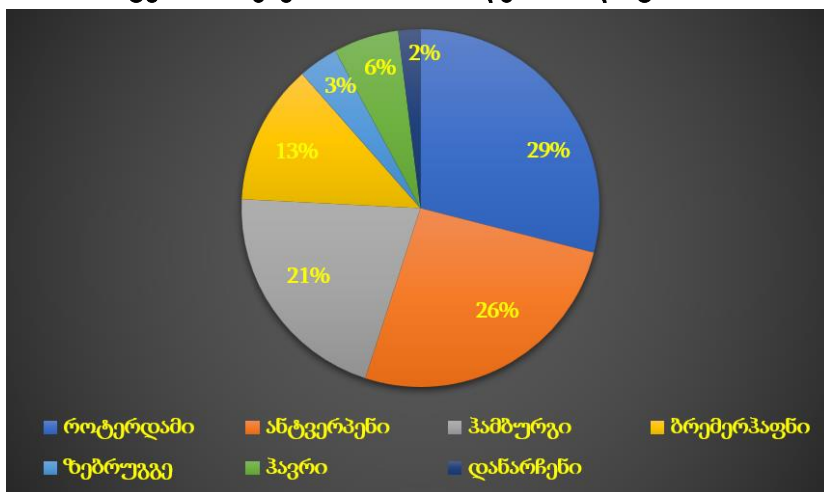
როტერდამის პორტი არის ყველაზე დიდი პორტი ევროპაში ტვირთბრუნვისა და, კერძოდ, საკონტეინერო ტვირთბრუნვის თვალსაზრისით 1962-2024 წლებში. 2023 წელს მან მე-11 ადგილი დაიკავა მსოფლიოში ყველაზე დატვირთული საკონტეინერო პორტების რეიტინგში. როტერდამის პორტი ამჟამად 105 კვადრატულ მეტრ ფართობს მოიცავს და ვრცელდება დაახლოებით 40 კმ სიგრძის მანძილზე. იგი მდებარეობს კალანდკანალის, მდინარეების ნიუვე მაასისა და შერის ნაპირებთან, ასევე მაასვლაქტეს სანაპიროზე, რომელიც უერთდება ჩრდილოეთის ზღვას.

სურათი 4. როტერდამის პორტის ტერმინალები



წყარო: ევროკომისისა და როტერდამის პორტის ადმინისტრაციის მასალების მიხედვით

დიაგრამა 2. როტერდამის პორტის მთლიანი ტვირთბრუნვა 1999-2023 წლებში, მლნ ტონა



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ევროკომისისა და როტერდამის პორტის ადმინისტრაციის მასალების მიხედვით

მოიცავს ქალაქის ისტორიულ ნაწილში მდებარე პორტის არეალს, მათ შორის დელფშაფენი, მაშაფენის კომპლექსს, რაინჰაფენს, ფეიენოორდს, პორტის ტერიტორიებს ნიუგ-მატეს, ვალჰავენს, ვონდელიგენპლატს, ემჰაფენს, ბოტლექს ევროპორტის მახლობლად. მდებარეობს სამხრეთ ჰოლანდიის რეგიონში (ნიდერლანდები) მდინარეების რაინისა და მეუზის შესართავთან.

2023 წელს პორტის მთლიანმა ტვირთბრუნვამ 466,4 მლნ ტონა შეადგინა. როტერდამი ორჯერ აღემატება მის უახლოეს კონკურენტს, ანტვერპენს: 2023 წელს ანტვერპენის პორტში 208,4 მილიონი ტონა ტვირთი გადამუშავდა. ამჟამად როტერდამის პორტი ერთადერთი ევროპული პორტია, რომელიც ტვირთბრუნვის მხრივ მსოფლიოს ოც წამყვან პორტს შორისაა (2023 წელს მე-9 ადგილი). 1999 წლიდან როტერდამის პორტის მთლიანი ტვირთბრუნვის დინამიკა წარმოდგენილია დიაგრამაზე 2.

დამატებული ღირებულება

როტერდამის პორტი მდებარეობს გროტ-რიჟმონდის რეგიონში. პორტი წარმოადგენს ბაზას იმ კომპანიების ფართო სპექტრისთვის, რომლებიც სპეციალიზირდებიან სტივიდორულ, ექსპედიტორულ, შენახვის, ლოგისტიკის, სამრეწველო გადამამუშავებელ და მასთან დაკავშირებულ სხვადასხვა დარგებში.

ცხრილი 13. როტერდამის პორტის მიერ შექმნილი პირდაპირი დამატებული ღირებულება, მლნ. ევრო

პორტის საქმიანობა	2023	2022	2021	2020	2019	2018
ტრანსპორტი	7114	6385	6369	6039	5990	5541
საზღვაო ტრანსპორტი	3112	2522	2493	2326	2426	2178
ტრანსპორტირება შიდა	289	181	218	259	262	191

წყლის გზებით						
საგზაო ტრანსპორტი	644	508	497	517	567	411
სარკინიგზო ტრანსპორტი	1957	1618	1571	1350	1397	396
მილსადენის ტრანსპორტი	86	89	82	77	80	63
სატრანსპორტო მომსახურება	136	125	125	124	120	118
გადაზიდვა და შენახვა	1996	1992	1933	1845	1772	1523
საწარმოთა საქმიანობა	2006	1941	1943	1922	1731	1840
მრეწველობა	5828	6113	6219	5514	5090	5364
საკვები	4388	4798	4955	5293	3912	4158
ნავთობის გადამუშავება	308	318	315	296	292	316
ქიმიური მრეწველობა	857	1,379	1,555	813	564	1,136
მეტალურგია	1998	1835	1879	1960	1835	1468
მანქანები და აღჭურვილობა	321	303	260	268	276	277
ელექტროენერგია	131	123	112	111	121	127
სხვა	524	531	619	633	622	637
საბითუმო	249	259	215	213	201	196
მომსახურების გაწევა	838	744	676	672	657	616
სულ	602	620	589	549	521	589
პორტის საქმიანობა	12942	12498	12588	11607	11079	10905

წყარო: ცხრილი შედგენილია ავტორის მიერ

როტერდამის პორტის ეკონომიკურ საქმიანობაში მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს ქიმიურ მრეწველობას და ნავთობის გადამუშავებას. 2023 წელს როტერდამის პორტის მიერ შექმნილი პირდაპირი დამატებული ღირებულების მთლიანმა მოცულობამ 12,9 მილიარდი ევრო შეადგინა, რაც 2009 წლიდან 19%-ით გაიზარდა.

დამატებული ღირებულება ყალიბდება ორი კომპონენტისგან: საპორტო საქმიანობა და პორტის ტერიტორიაზე განლაგე-

ბული საწარმოების (ინდუსტრიული ზონა) საქმიანობა. უშუალოდ პორტის საქმიანობიდან წარმოქმნილი პირდაპირი დამატებული ღირებულების წილი საკმაოდ სტაბილურია და მერყეობს 51-55%-ს შორის.

დასაქმება

როტერდამის პორტში დასაქმებულთა რაოდენობამ 2023 წელს შეადგინა 93 860 ადამიანი. აქედან 60 267 ადამიანი ჩართულია პორტის საქმიანობაში, ხოლო 33 595 ადამიანი პორტის ინდუსტრიულ ზონაში მდებარე საწარმოების საქმიანობაში. პორტის ინდუსტრიულ ზონაში მდებარე საწარმოების მუშაობაში დასაქმებულთა წილმა 2023 წელს 35,8% შეადგინა, ხოლო დამატებული ღირებულების შექმნაში წვლილი 55%. ამ გზით დარგს უფრო მეტი წვლილი შეაქვს პორტის საქმიანობაში.

პირდაპირი დადებითი ეფექტის გარდა, პორტი ირიბ გავლენასაც ახდენს ჰოლანდიის ეკონომიკაზე. სამუშაო ადგილების შექმნის შედეგად პორტი ზრდის მსყიდველუნარიანობას რეგიონში.

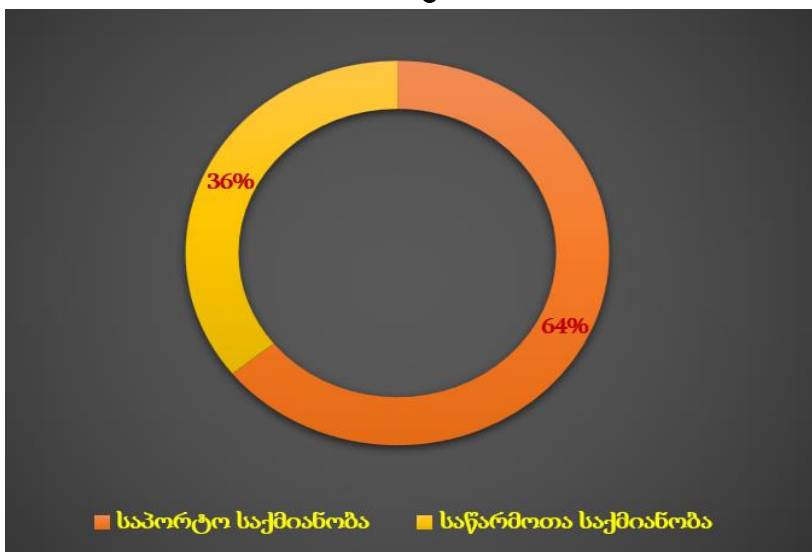
2023 წელს არაპირდაპირი დამატებული ღირებულების მოცულობამ 7,3 მილიარდი ევრო შეადგინა, ხოლო პორტის საქმიანობის საერთო პოზიტიურმა ეფექტმა კი - 20,2 მილიარდი ევრო.

პორტის განვითარების სტრატეგიაში 2030 წლამდე როტერდამი ჩათვლილია გლობალურ საზღვაო ცენტრად. 2030 წლისთვის პორტის მენეჯმენტი ცდილობს შემდეგი მიზნების მიღწევას:

- პორტის გამტარუნარიანობის გაზრდა ტვირთბრუნვის კუთხით, პორტის, როგორც ის ფუნქციების გაფართოება;
- შიდა ქვეყნებში სხვა მულტიმოდალურ სატრანსპორტო კვანძებთან კავშირების გაუმჯობესება.
- მიწოდების ჯაჭვების ეფექტიანობის გაზრდა;

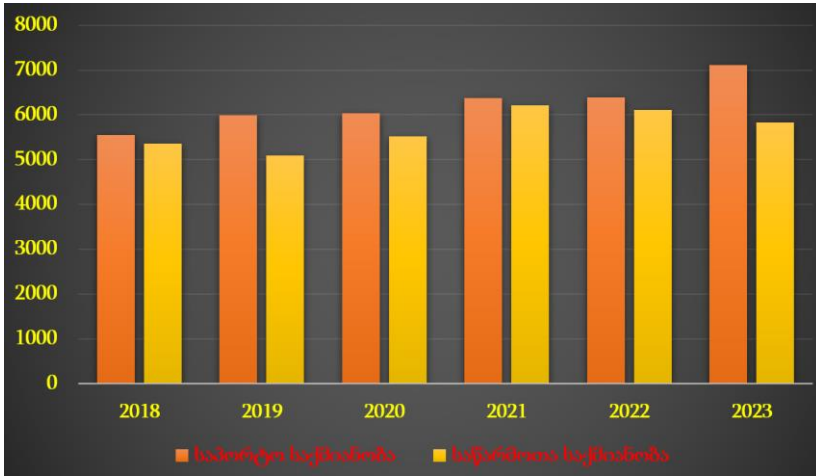
- ინფორმაციის ნაკადების გაუმჯობესება;
- ლოგისტიკური საქმიანობის გარემოსდაცვითი შედეგების მიღება;
- პრემიუმ პორტის სერვისების მიმზიდველობის უზრუნველყოფა.

დიაგრამა 3. სამუშაო ადგილების რაოდენობა როტერდამის პორტში



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ევროკომისიისა და როტერდამის პორტის ადმინისტრაციის მასალების მიხედვით

დიაგრამა 4. როტერდამის პორტის მიერ შექმნილი დამატებითი ღირებულების განაწილება წარმოების არეალის მიხედვით



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ევროკომისისა და როტერდამის პორტის ადმინისტრაციის მასალების მიხედვით

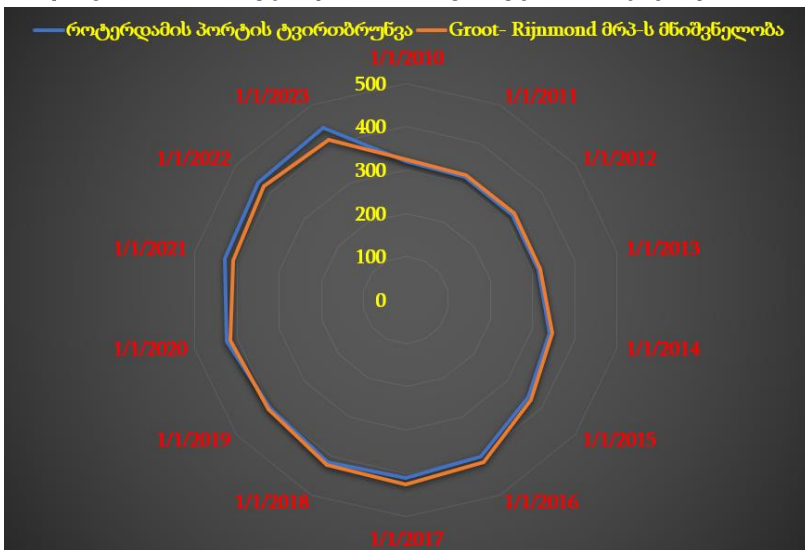
ცხრილი 14. როტერდამის პორტის შესაბამისობა პორტ-ის კრიტერიუმებთან

ასპექტი	ცვლადი	პორტი
გადვილება	საზღვაო ქსელი ზურგის ქსელი	შეესაბამება სტრატეგიული მდებარეობა საზღვაო ქსელის ძირითად მარშრუტებზე და სატვირთო მიზიდულობის ფართო ზურგის ქსელი
ჰინტერლანდის მოცულობა	ტრანსშიფმენტი (ზღვა/ზღვა)	30,5%
	ჰინტერლანდის მოცულობა	შეესაბამება 1000 კმ-ზე მეტი - საფრანგეთი, შვეიცარია, იტალია, სლოვენია, ავსტრია, რუმინეთი, უნგრეთი, სლოვაკეთი, ჩეხეთი, გერმანია, პოლონეთი.
	ინტერმოდალური ნაერთები (%-ული წილი ტვირთის სრული მოცულობიდან)	შეესაბამება სარკინიგზო – 10%, საავტომობილო – 53%, წყლის – 37%
სერვისის მასშტაბები	გემების ზომა	შეესაბამება უმსხვილესი გემი 18 ათას. TEU
	სერვისის სიხშირე სამარშრუტო ხაზებზე ევროპა - სამხრეთ-აღმ. აზია გემების ტვირთამწეობა 13 ათას TEU-ზე მეტი	შეესაბამება 12 ათას. TEU
	საკონტეინერო ტვირთნაკადის მოცულობა	შეესაბამება 12 მლნ. TEU

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ევროპარლამენტის, ევროკომისიისა და როტერდამის პორტის ადმინისტრაციის მასალების მიხედვით

განესაზღვროთ პორტის გავლენა რეგიონზე, რომელშიც იგი მდებარეობს (გროტ-რიჟმონდის რეგიონი). დავუშვათ, რომ პორტი წარმოადგენს რეგიონის ეკონომიკურ ბაზას, რადგან მის ტერიტორიაზე ახორციელებს მუშაობას ლოგისტიკური სერვისების მიწოდებაზე სპეციალიზირებული უამრავი კომპანია (სატრანსპორტო და საექსპედიტორო კომპანიები, ტვირთის შენახვის მომსახურება), წარმოება და მასთან დაკავშირებული დამატებითი მომსახურება.

დიაგრამა 5. როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვა და მრპ



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ CBS (ნიდერლანდები), როტერდამის პორტის ორგანოს მონაცემების გამოყენებით.

ჰიპოთეზის შესამოწმებლად ჩვენ ავაგებთ ორ რეგრესიულ მოდელს - პორტის ტვირთბრუნვის გავლენას მთლიანი რეგიონული პროდუქტის (GRP) დონეზე და უმუშევრობის დონეზე (და-

მოკიდებული მნიშვნელობები). როგორც საწყისი წინაპირობა, დავუშვათ, რომ ტვირთბრუნვა გავლენას ახდენს ორივეს რაოდენობაზე. ჩვენ გრაფიკულად დინამიკაში ვაჩვენებთ პორტის ტვირთბრუნვის შესაბამისობას GRP-სა და დასაქმებულთა რაოდენობას შორის.

წარმოდგენილი გრაფიკიდან ვხედავთ, რომ არსებობს პირდაპირი კავშირი როტერდამის პორტსა და რეგიონის GRP-ს შორის. მნიშვნელოვანი ურთიერთობის არსებობა როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვასა და გროტ-რიჰმონდის რეგიონის მშპ-ს შორის ასევე დადასტურდა W. Heyman, K. Gardebroeck და W. van Os. (W. Heijman, C. Gardebroek and W. van Os. როტერდამის პორტისა და როტერდამ-რიჰმონდის ფართო რეგიონის მსოფლიო ვაჭრობის გავლენა, 2012 წ.).

შევამოწმოთ ეს ჰიპოთეზა რეგრესიული მოდელის აგების გზით.

$$PR = a1 * TR + const,$$

სადაც PR არის Groot-Rijmond-ის მთლიანი რეგიონული პროდუქტი, TR არის როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვა. ჩავატაროთ რეგრესიული ანალიზი უმცირესი კვადრატების მეთოდით (OLS).

მოდელი 1: OLS, დაკვირვებები 1-16 გამოყენებულია დამოკიდებული ცვლადი:

	<i>კოეფიციენტი</i>	<i>სტატ. ცდომილება</i>	<i>t-სტატისტიკა</i>	<i>P-მნიშვნელობა</i>	
const	29,4587	4,04507	7,2826	<0,0001	***
TR	0,06489	0,0102358	6,3395	<0,0001	***

ცვლილებების საშუალო	54,90452	ცვლილებების სტატისტ. გადახრა	3,814669	ცვლ.-ის საშუალო	54,90452
კვადრ. ნაშთების ჯამი	56,39186	მოდელის სტატისტ. ცლომილება	2,006985	კვადრ. ნაშთების ჯამი	56,39186
R- კვადრატი	0,741648	ჩასწორებ. R- კვადრატი	0,723195	R- კვადრატი	0,741648
F (1, 14)	40,18968	P- მნიშვნელობა (F)	0,000018	F (1, 14)	40,18968
ლოგ. სანდლობა	-32,78091	აკაიკეს კრიტიკ.	69,56181	ლოგ. სანდლობა	-32,78091

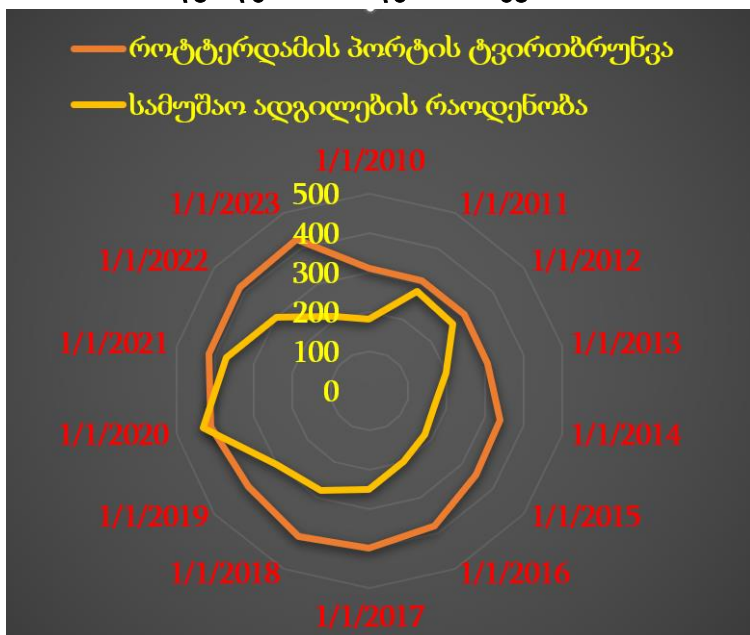
ვამოწმებთ მოდელის ადეკვატურობას: F-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (4.60 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0.05$), რაც ნიშნავს, რომ უარყოფილია ნულოვანი ჰიპოთეზა რეგრესიის არამნიშვნელოვნების შესახებ.

$R^2=0.74$ მიუთითებს მოდელის კარგ ხარისხზე.

TR-სთვის t-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (2,15 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0,05$), რაც ნიშნავს, რომ

უარყოფილია ნულოვანი ჰიპოთეზა დამოკიდებული ცვლადის უმნიშვნელობის შესახებ.

დიაგრამა 6. როტერდამის პორტი ტვირთბრუნვა და სამუშაო ადგილების რაოდენობა რეგიონში



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ CBS (ნიდერლანდები), როტერდამის პორტის ორგანოს მონაცემების გამოყენებით

ჩვენ ვატარებთ თეთრ ტესტს ჰეტეროსკედასტიურობის¹¹ არსებობისთვის: თეთრი ტესტი ჰეტეროსკედასტიურობისთვის -

¹¹ ჰეტეროსკედასტიურობა (ინგლ. Heteroscedasticity) არის ცნება, რომელიც გამოიყენება გამოყენებით სტატისტიკაში (ყველაზე ხშირად ეკონომეტრიკაში), რაც ნიშნავს დაკვირვებების ჰეტეროგენულობას, რომელიც გამოიხატება

ნულოვანი ჰიპოთეზა: არ არის ჰეტეროსკედასტიურობის ტესტის
სტატისტიკა: $LM = 2.42308$

p -მნიშვნელობა = $P(\text{Chi-square}(2) > 2.42308) = 0.297738$
ტესტი აჩვენებს, რომ არ არსებობს ჰეტეროსკედასტიურობა.
შედეგად, ჩვენ ვიღებთ დამოკიდებულებას:

$$PR = 0,06 * TR + 29,46$$

ეს მოდელი აჩვენებს, რომ თუ როტერდამის პორტის
ტვირთბრუნვა 1 მილიონი ტონით გაიზრდება, Groot-Rijmond-ის
GRP 0,06 მილიარდი ევროთი (60 მილიონი ევრო) მოიმატებს.
როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვის ცვლილების დინამიკა და
დასაქმებულთა რაოდენობა წარმოდგენილია დიაგრამაზე (6).

ტვირთბრუნვასა და დასაქმებულთა რაოდენობას შორის
ურთიერთობის შესამოწმებლად, ჩვენ ავაშენებთ რეგრესიის მოდელს.

$$ER = a1 * TR + const,$$

სადაც ER დასაქმებულია გროტ-რიჯმონდის რეგიონში, TR არის
როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვა.

MNC მოდელის აგება

მოდელი 2: OLS, დაკვირვებები 1-16 გამოყენებულია
დამოკიდებული ცვლადი: ER

	<i>კოეფი- ციენტი</i>	<i>სტ. შეცდომა</i>	<i>t- სტატისტიკა</i>	<i>P- მნიშვნელობა</i>	
Const	1383,57	68,0049	20,3452	<0,0001	***
TR	0,304535	0,172082	1,7697	0,0985	*

ტეზა რეგრესიის (ეკონომეტრიკული) მოდელის შემთხვევითი შეცდომის
არათანაბარი (არამუდმივი) ვარიაციით.

ცვლადების საშუალო	1502,994	ცვლილებების სტატ. გადახრა	36,05915
კვადრატულ ნარჩენების ჯამი	15938,43	მოდელის სტატ. ცდომილება	33,74106
R-კვადრატი	0,182809	ჩასწორებული R- კვადრატი	0,124439
F(1, 14)	3,131866	P-მნიშვნელობა (F)	0,098543
ლოგ. სანდობა	-77,93421	აკაიკეს კრიტ.	159,8684
შვარცის კრიტერიუმი	161,4136	შენნან-ქუინის კრიტ.	159,9476

ვამოწმებთ მოდელის ადეკვატურობას:

F-სტატისტიკა ნაკლებია ცხრილის მნიშვნელობაზე (4,60 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0,05$), რაც ნიშნავს, რომ დადსტურებულია ნულოვანი ჰიპოთეზა რეგრესიის უმნიშვნელობის შესახებ.

$R^2=0.18$ მიუთითებს მოდელის დაბალ ხარისხზე.

ამრიგად, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ არ არსებობს კავშირი როტერდამის პორტის ტვირთბრუნვასა და გრუტ-რიუმონდის რეგიონში დასაქმებას შორის.

რეგრესიული მოდელის შედეგები აჩვენებს, რომ არსებობს მნიშვნელოვანი კავშირი პორტის ტვირთბრუნვასა და GRP-ს შორის, ხოლო ჰიპოთეზა ტვირთბრუნვასა და რეგიონში სამუშაო ადგილების რაოდენობას შორის პირდაპირი კავშირის არსებობის შესახებ არ დადასტურდა. ეს გარემოება შეიძლება აიხსნას ისეთი ფაქტორების არსებობით, როგორიცაა შრომის პროდუქტიულობა, ასევე ავტომატიზაციის პროცესების განვითარებით.

2. ანტეგრპენის პორტი

ანტეგრპენის პორტი არის ბელგიის უდიდესი პორტი, ტვირთბრუნვის თვალსაზრისით ევროპაში მეორე და მნიშვნე-

ლოვანი საერთაშორისო ლოგისტიკური კერა ჰამბურგ-ლე ჰაერის ჯაჭვში. მდებარეობს ანტვერპენის პროვინციაში, მდინარე შელდტის შესართავთან.

პორტის ტვირთბრუნვამ 2015 წელს 208,4 მლნ ტონა შეადგინა, აქედან 113,3 მლნ ტონა საკონტეინერო ტვირთი (9 654 მლნ TEU).

ცხრილი 13. ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვა 2023 წელს

ტვირთის ტიპი	ტვირთბრუნვა, მლნ. ტონა
რკინის მადანი	2,4
ქვანახშირი	1,6
სასოფლო-სამეურნეო საქონელი	0,5
სხვა ნაყარი ტვირთი	9,3
მთლიანი ნაყარი ტვირთი	13,8
ნედლი ნავთობი	4,8
ნავთობპროდუქტები	47,9
სხვა თხევადი ტვირთი	14,0
მთლიანი თხევადი ტვირთი	66,7
კონტეინერები	113,3
რო-რო ტვირთი	4,7
სხვა ზოგადი ტვირთი	10,0
საერთო ტვირთი	14,7
სულ ყველა ტვირთისთვის	208,4

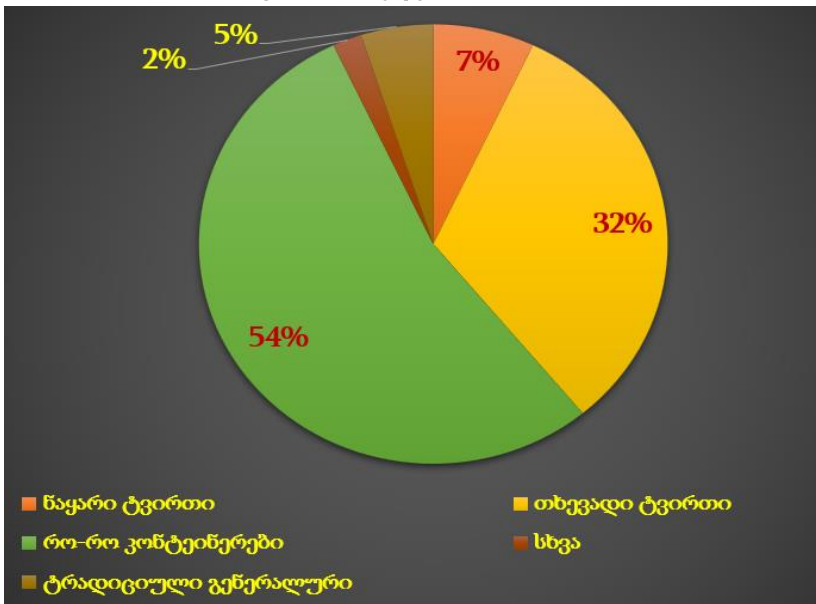
წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ანტვერპენის პორტის მონაცემების მიხედვით

თუ ვიმსჯელებთ ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვის სტრუქტურის მიხედვით, დავინახავთ ბელგიის პორტის მკვეთრ სპეციალიზაციას კონტეინერულ ტვირთებზე.

სტრუქტურაში ისინი მთლიანი მოცულობის ნახევარზე მეტს შეადგენს - 54%. ანტევერპენის პორტისთვის მეორე ყველაზე მნიშვნელოვანი კატეგორიაა თხევადი ტვირთი. დიაგრამა 7 გვიჩვენებს ტვირთის გადაზიდვის მთლიან მოცულობას პორტში ანტევერპენი წლის მიხედვით.

ანტევერპენის პორტის ტვირთბრუნვის მაქსიმალური მოცულობა დაფიქსირდა 2015 წელს: 208,4 მილიონი ტონა. ტვირთის ძირითადი კატეგორიებია ზოგადი (კონტეინერი) და თხევადი ტვირთი. 2023 წელთან შედარებით მშრალი ნაყარი ტვირთი 6.1%-ით გაიზარდა.

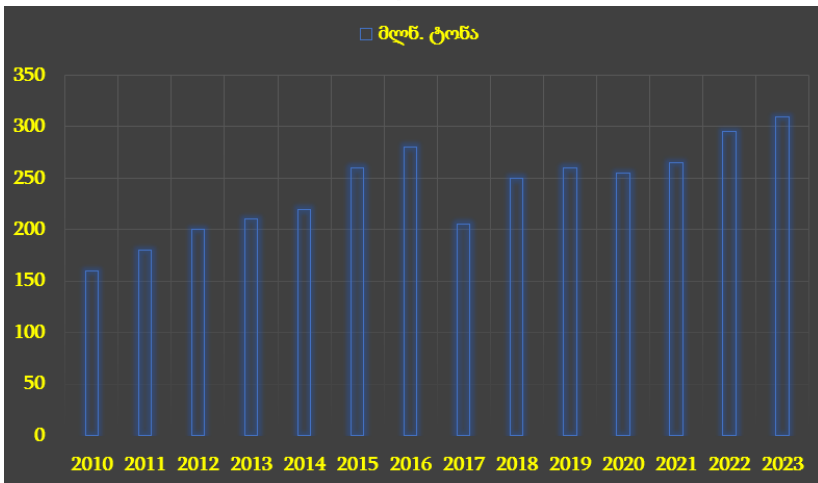
დიაგრამა 7. ანტევერპენის პორტის ტვირთბრუნვა ტვირთის ტიპის მიხედვით, 2023 წ.



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ანტევერპენის პორტის აღმინისტრაციის მონაცემებზე დაყრდნობით

ბოლო 10 წლის განმავლობაში მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოხდა ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვის სტრუქტურაში. 2005 წელს საკონტეინერო ტვირთი მთლიანი ტრაფიკის 47%-ს შეადგენდა. 2015 წელს მათი წილი 54%-მდე გაიზარდა. კონტეინერიზაციის ზოგადი ტენდენციის შედეგად 2010-2023 წლებში ტრადიციული ზოგადი ტვირთების წილი შემცირდა. 11%-დან 5%-მდე. ნაყარი ტვირთის წილი 17%-დან 7%-მდე შემცირდა. ამის საპირისპიროდ, თხევადი ტვირთის წილი მნიშვნელოვნად გაიზარდა - 2005 წელს 23%-დან 2015 წელს 32%-მდე.

დიაგრამა 8. პორტში გადაზიდვის მოცულობა 2015-2023 წლებში



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ანტვერპენის პორტის ადმინისტრაციის მონაცემებზე დაყრდნობით

დამატებული ღირებულება

ანტვერპენის პორტის ეკონომიკური საქმიანობის შედეგად მიღებულმა პირდაპირმა ღირებულებამ 2023 წელს შეადგინა

9,92 მილიარდი ევრო. 2013 წელთან შედარებით 1,4%-იანი ზრდა გამოწვეული იყო როგორც საპორტო, ისე არასაპორტო საქმიანობით (ცხრილი 14). (National Bank of Belgium, 2024)

ცხრილი 14. ანტვერპენის პორტის მიერ გამომუშავებული დამატებული ღირებულება საქმიანობის სახეების მიხედვით (პორტი 2008-2023)

	2008	2009	2010	2021	2022	2023
პრდაპირი დამატებული ღირებულება	8794	10006	9710	10021	9782	9923
საპორტო საქმიანობა	2933	3314	3031	3343	3280	3325
საწარმოთა საქმიანობა	5860	6692	6679	6677	6502	6598
მ.შ. ვაჭრობა	703,5	781,6	877,5	879,8	839,3	887,5
მრეწველობა	4501,9	5227,9	5077	5013	4859	4948
სახმელეთო ტრანსპორტი	257,5	258	275,8	305,3	306,6	290,1
სხვა ლოგისტიკური მომსახურება	397,9	424,1	448,6	479	496,6	472
არაპირდაპირი დამატებული ღირებულება	8222	10223	9241	9697	8798	9035
სულ	17017	20230	18952	19717	18580	18960

წყარო: ბელგიის ეროვნული ბანკი

ზრდაში ძირითადი წვლილი 2009-2023 წლებში პორტის საქმიანობამ განაპირობა გადამზიდავი კომპანიების მიერ შეტანილ წვლილთან ერთად. არასაპორტო ბიზნესში ყველაზე მნიშვნელოვანი ზრდა აჩვენა ქიმიურმა მრეწველობამ, ელექტრონიკის წარმოებამ და ვაჭრობამ. ენერგეტიკის ინდუსტრიამ უარყოფითი დინამიკა აჩვენა: ამ დარგის საერთო დამატებული ღირებულება 2013 წელთან შედარებით 25,6%-ით შემცირდა.

დამატებული ღირებულების უმეტესი ნაწილი მოდის პორტში განლაგებული სამრეწველო საწარმოების საქმიანობაზე: 2023 წელს სამრეწველო საწარმოებმა შექმნეს 4,49 მილიარდი ევრო, 3,33 მილიარდი ევროს საწინააღმდეგოდ, უშუალოდ პორტის სექტორში მყოფი კომპანიების მიერ (დიაგრამა 9).

ეს გარემოება აიხსნება იმით, რომ ანტვერპენის პორტი ყველაზე დიდი და დივერსიფიცირებული ნავთობქიმიური კლასტერია ევროკავშირში, რომელსაც წარმოადგენს მსოფლიოში დარგის 26 წამყვანი კომპანია. პორტის ტერიტორიაზე ფუნქციონირებს 5 ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა, რომელთა ჯამური დისტილაციის სიმძლავრე 40 მილიონ ტონაზე მეტი ნავთობია.

დიაგრამა 9. ანტვერპენის პორტის პირდაპირი დამატებული ღირებულების ცვლილებების დინამიკა, გაყოფილი საქმიანობის ტიპის მიხედვით



წყარო: ბელგიის ეროვნული ბანკი

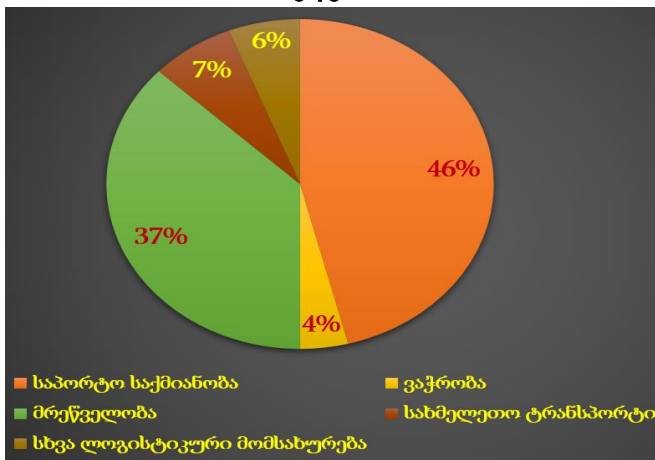
პორტის საქმიანობის არაპირდაპირი დამატებული ღირებულება 2023 წელს, ბელგიის ეროვნული ბანკის მონაცემებით,

9,04 მილიარდი ევრო შეადგინა (ზრდა 2,7%). მაჩვენებლის ზრდა ძირითადად გადამზიდავი კომპანიებისა და ქიმიური მრეწველობის საქმიანობითაა განპირობებული. ამასთან, 2023 წელს ჯამურმა დამატებულმა ღირებულებამ 18,96 მილიარდი ევრო შეადგინა. პორტის საქმიანობის პირდაპირი დამატებული ღირებულების წვლილი შეესაბამება ფლამანდიის რეგიონის მთლიანი შიდა პროდუქტის 4,3%-ს და ქვეყნის მშპ-ს 2,5%-ს.

დასაქმება

ანტვერპენის პორტში უშუალოდ დასაქმებულთა რაოდენობამ 2023 წელს შეადგინა 60 586 ადამიანი. აქედან 27 574 ადამიანი პორტის სექტორში იყო დასაქმებული, ხოლო მრეწველობაში 22 426 ადამიანი. დარჩენილი სამუშაო ადგილები შეიქმნა ისეთ სფეროებში, როგორიცაა სახმელეთო ტრანსპორტი, ლოგისტიკური მომსახურება და ა.შ. (დიაგრამა 10).

დიაგრამა 10. ანტვერპენის პორტში უშუალოდ დასაქმებულთა რაოდენობა 2023 წელს, დაყოფილი მრეწველობის, ხალხის მიხედვით; %

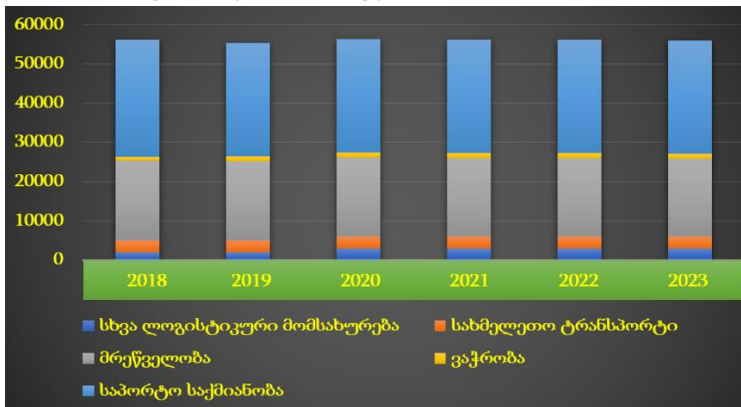


წყარო: ბელგიის ეროვნული ბანკი

შექმნილი დამატებული ღირებულების მაჩვენებლისგან განსხვავებით, ანტეგრეპენის პორტში სამუშაო ადგილების რაოდენობა უარყოფით დინამიკას აჩვენებს: წლის განმავლობაში დასაქმებულთა რაოდენობა 739 ადამიანით შემცირდა. ბოლო წლების განმავლობაში პორტში წარმოდგენილმა ყველა დარგმა აჩვენა უარყოფითი, ან საუკეთესო შემთხვევაში სტაბილური ტენდენცია, დადებითად შეიძლება ჩაითვალოს, რომ სამუშაო ადგილების რაოდენობა ყველაზე შრომატევად მრეწველობაში - ქიმიური მრეწველობა, ვაჭრობა, საწვავი და ენერგეტიკა - რჩება სტაბილური (დიაგრამა 12).

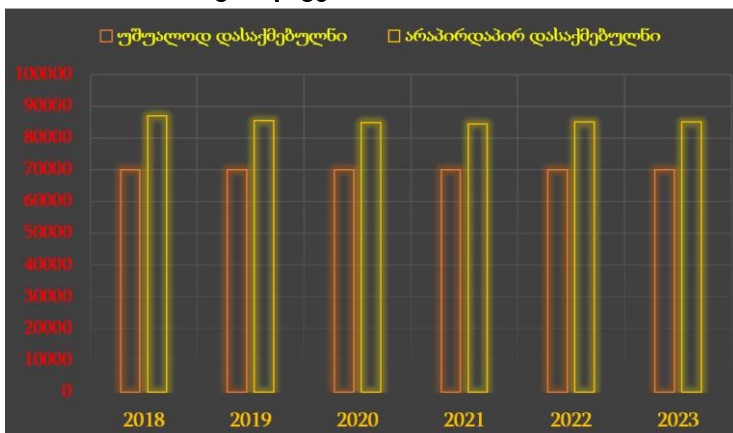
გაცილებით მეტია ირიბად დასაქმებულთა რაოდენობა - 82 068 ადამიანი. 2023 წელს. ისევე როგორც პირდაპირი დასაქმების შემთხვევაში, ირიბად დასაქმებულთა რაოდენობაშიც მცირე უარყოფითი ტენდენცია შეინიშნება: 2013 წელს ეს მაჩვენებელი 82 615 ადამიანს შეადგენდა. საერთო ჯამში, ანტეგრეპენის პორტში დასაქმებულია 142 654 ადამიანი (დიაგრამა 11).

დიაგრამა 11. ანტეგრეპენის პორტში უშუალოდ დასაქმებული ადამიანების რაოდენობა 2018-2023 წწ



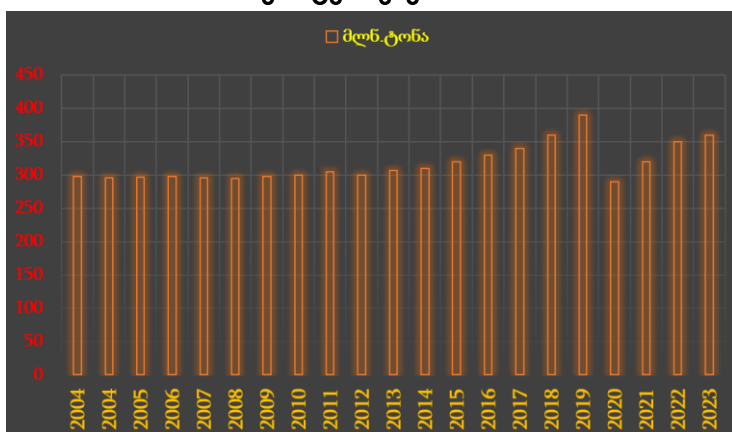
წყარო: ბელგიის ეროვნული ბანკი

დიაგრამა 12. ანტვერპენის პორტში დასაქმებული ადამიანების განლაგება 2009-2023 წწ



წყარო: ბელგიის ეროვნული ბანკი

დიაგრამა 13 . ანტვერპენის პორტის შესაბამისობა -პორტის კრიტერიუმებთან



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ანტვერპენის პორტის ადმინისტრაციის, ევროკომისიის, ევროპარლამენტის მონაცემებზე დაყრდნობით

დიაგრამა 14. ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვა და ანტვერპენის პროვინციის GRP



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ანტვერპენის პორტის ორგანოს მონაცემების საფუძველზე, OECD (2015)

განვიხილოთ ანტვერპენის პორტის შესაბამისობა -პორტის კრიტერიუმებთან. ავსებთ ერთ სულ მოსახლეზე მთლიანი რეგიონული პროდუქტისა და სამუშაო ადგილების რაოდენობის პორტის ტვირთბრუნვაზე დამოკიდებულების რეგრესიული მოდელები. დასაწყისისთვის, გრაფიკზე წარმოვადგინოთ პორტის ტვირთბრუნვის მნიშვნელობები და ანტვერპენის პროვინციის GRP (დიაგრამა 14). კვლევაში გამოყენებული იქნა სტატისტიკა რეგიონის შესახებ, რომელშიც პორტი მდებარეობს 2000-2023 წლებში.

ზემოთ მოცემული გრაფიკი გვიჩვენებს პირდაპირ კავშირს პორტის ტვირთბრუნვასა და ანტვერპენის პროვინციის GRP-ს შორის. შევამოწმოთ ეს ჰიპოთეზა რეგრესიული მოდელის აგებით.

$$PA = a_1 * TA + const,$$

სადაც PA არის ფლამანდური რეგიონის GRP დონე, TA არის ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვა.

ვაგებთ MNC მოდელს.

მოდელი 3: OLS, დაკვირვებები 1-14 გამოყენებულია დამოკიდებული ცვლადი:

	კოეფი- ციენტი	სტატ. ცდომილება	t-სტატისტიკა	P-მნიშვნელობა	
const	29047,2	2111,8	13,7547	<0,0001	***
TA	142,861	17,6395	8,0989	<0,0001	***

ცვლადების საშუალო	45955,73	ცვლილებების სტატ. გადახრა	2904,726
კვადრ. ნაშთების ჯამი	16963549	მოდელის სტატ. ცდომილება	1188,961
R-კვადრატი	0,845345	ჩასწორებული R- კვადრატი	0,832457
F(1, 12)	65,59223	P-მნიშვნელობა (F)	3,31e-06
ლოგ. სანდობა	-117,9178	აკაიკეს კრიტ.	239,8356
შვარცის კრიტერიუმი	241,1137	შენნან-ქუინის კრიტ.	239,7172

ვამოწმებთ მოდელის ადეკვატურობას: F-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (4.75 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0.05$), რაც ნიშნავს, რომ რეგრესიის უმნიშვნელო ჰიპოთეზა უარყოფილია.

$R^2=0.85$ მიუთითებს მოდელის კარგ ხარისხზე. TA-სთვის t-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (2,18 მნიშვნელოვნების დონე $p=0,05$), რაც ნიშნავს, რომ უარყოფილია ნულოვანი ჰიპოთეზა დამოკიდებული ცვლადის უმნიშვნელოობის შესახებ.

ჩავატაროთ ჰეტეროსკედასტიურობის თეთრი ტესტი.

ნულოვანი ჰიპოთეზა: არ არის ჰეტეროსკედასტიურობა.

ტესტის სტატისტიკა: $LM = 4.27592$

p-მნიშვნელობა = $P(\text{Chi-კვადრატი}(2) > 4.27592) = 0.117895$

ტესტი აჩვენებს, რომ არ არსებობს

ჰეტეროსკედასტიურობა. შედეგად, ჩვენ ვიღებთ

დამოკიდებულებას:

$$PA = 142.86 * TA + 29.46$$

ეს მოდელი აჩვენებს, რომ ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვის 1 მილიონი ტონით გაზრდისას, ანტვერპენის პროვინციის GRP 142,86 მილიონი დოლარით გაიზრდება.

შევამოწმოთ კავშირი ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვასა და პროვინციაში დასაქმებულთა რაოდენობას შორის.

დიაგრამა 15. ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვა და დასაქმებულთა რაოდენობა ანტვერპენის პროვინციაში



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ანტვერპენის პორტის ორგანოს მონაცემების საფუძველზე, OECD (2015)

დამოკიდებულება მიიღებს ფორმას:

$$EA = a_1 * TA + const,$$

სადაც EA მუშაობს ანტევერპენის პროვინციაში, TA არის ანტევერპენის პორტის ტვირთბრუნვა.

ავაგოთ MNC მოდელი.

მოდელი 4: OLS, დაკვირვებები 1-14 გამოყენებულია

დამოკიდებული ცვლადი:

	კოეფი- ციენტი	სტატ. ცდომილება	t-სტატისტიკა	P-მნიშვნელობა	
const	318635	23737,4	13,4233	<0,0001	***
TA	944,331	198,274	4,7628	0,0005	***

ცვლადების საშუალო	430403,4	ცვლილებების სტატ. გადახრა	21829,28
კვადრ. ნაშთების ჯამი	2,14e+09	მოდელის სტატ. ცდომილება	13364,33
R-კვადრატი	0,654018	ჩასწორებული R- კვადრატი	0,625186
F(1, 12)	22,68390	P-მნიშვნელობა (F)	0,000462
ლოგ. სანდლობა	-151,7909	აკაიკეს კრიტ.	307,5818
შვარცის კრიტერიუმი	308,8599	შენნან-ქუინის კრიტ.	307,4635

ვამოწმებთ მოდელის ადეკვატურობას: F-სტატისტიკა აღე-
მატება ცხრილის მნიშვნელობას (4.75 მნიშვნელოვნების დო-
ნისთვის $p=0.05$), რაც ნიშნავს, რომ უარყოფილია ნულოვანი
ჰიპოთეზა რეგრესიის არამნიშვნელოვნების შესახებ.

$R^2=0.65$ მიუთითებს მოდელის დაბალ ხარისხზე.

TA-სთვის t-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (2,18 მნიშვნელოვნების დონე $p=0,05$), რაც ნიშნავს, რომ უარყოფილია ნულოვანი ჰიპოთეზა დამოკიდებული ცვლადის უმნიშვნელობის შესახებ.

ვატარებთ უაითის ტესტს ჰეტეროსკედოზულობაზე:

ტესტის სტატისტიკა: $LM = 5,69376$

p -მნიშვნელობა = $P(\text{Chi-კვადრატი}(2) > 5.69376) = 0.0580252$

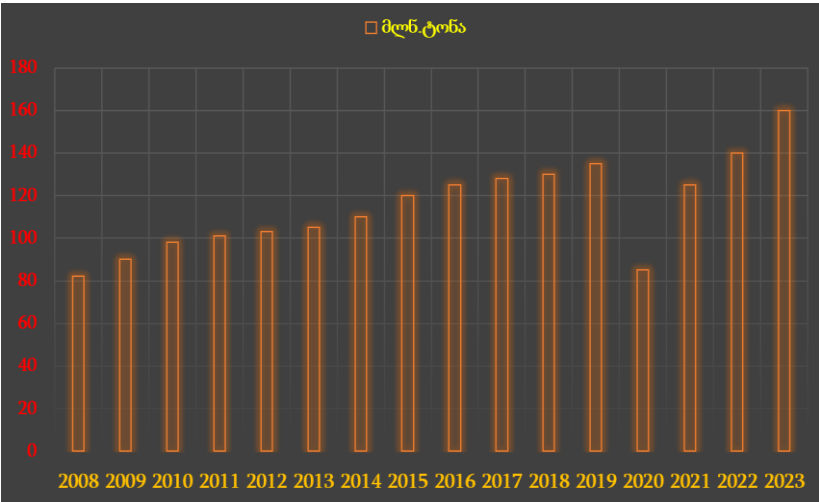
მოდელის დაბალი ხარისხის ($R^2=0.65$) და 0.1-ის ზღვრული დონის ქვემოთ p -მნიშვნელობის გამო დავასკვნით, რომ არ არსებობს კავშირი პორტის ტვირთბრუნვასა და რეგიონში დასაქმებულთა რაოდენობას შორის. რეგრესიული ანალიზის შედეგები აჩვენებს, რომ ანტევერპენის პორტის ტვირთბრუნვის მოცულობა, ისევე როგორც როტერდამის პორტის შემთხვევაში, პირდაპირ გავლენას ახდენს რეგიონული წარმოების დონეზე. ამასთან, პირდაპირი კავშირი პორტის ტვირთბრუნვასა და რეგიონში დასაქმებულთა რაოდენობას შორის არ არის დადასტურებული.

1. პორტი ჰამბურგი

ჰამბურგის პორტი გერმანიის უდიდესი პორტია, ევროპაში ტვირთბრუნვის მხრივ მესამეა (როგორც მთლიანი, ასევე საკონტეინერო ტვირთბრუნვის მიხედვით). პორტი მდებარეობს ჩრდილოეთ ზღვაში, მდინარე ელბაზე. პორტის ფართობი 7,1 ჰექტარია, აქედან 4,2 ჰა მიწის ფართობია. 2015 წელს ჰამბურგის პორტის მთლიანი ტვირთამწეობა იყო 137,8 მილიონი ტონა, რაც 5,4%-ით ნაკლებია წინა რეკორდულ ღირებულებაზე, 145,7 მილიონი ტონა. ნაყარი ტვირთის გადაზიდვის ზრდამ არ აანაზღაურა ტვირთის გადაზიდვის ზოგადი მოცულობის შემცირება, რომელიც გამოწვეული იყო კონტეინერის გადაზიდვისა და ჰამბურგის პორტით ტვირთის ტრანზიტის ლოგისტიკური სერვისე-

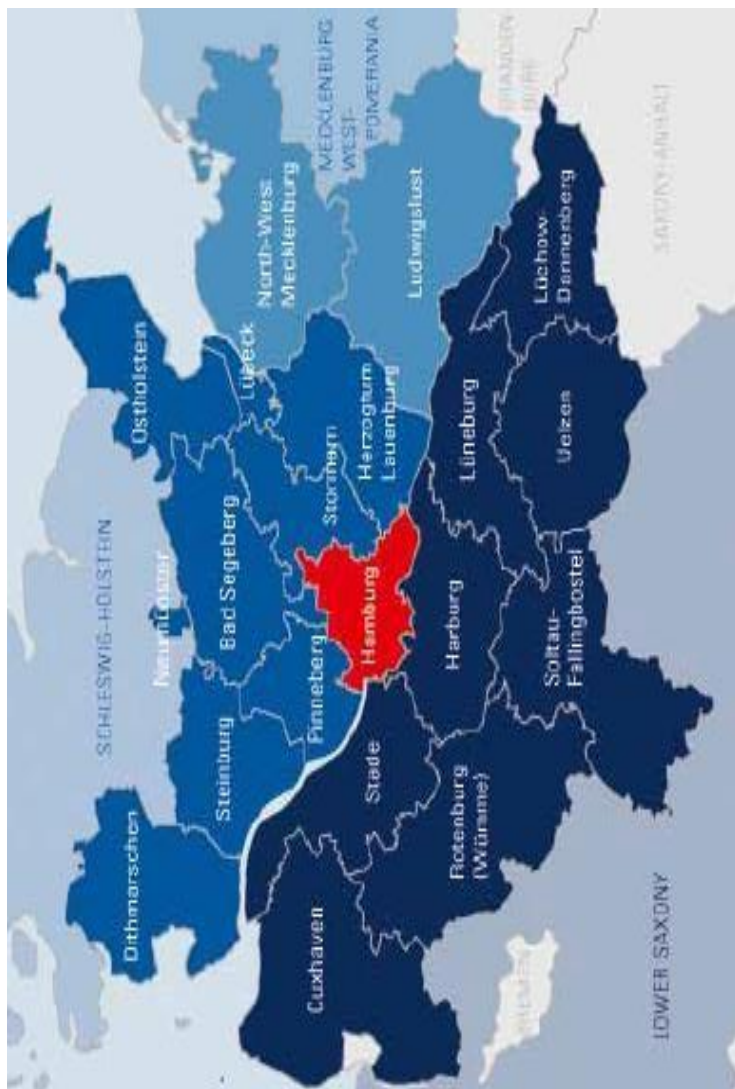
ბის სუსტი საბაზრო პირობებით. 2015 წელს საზღვაო ნავსადგურის ტვირთბრუნვის 67% და 33% იყო საერთო და ნაყარი ტვირთი. ჰამბურგის პორტის მთლიანი ტვირთბრუნვა ნაჩვენებია დიაგრამა 16.

დიაგრამა 16. ჰამბურგის პორტის მთლიანი ტვირთბრუნვა 2000-2023 წლებში.



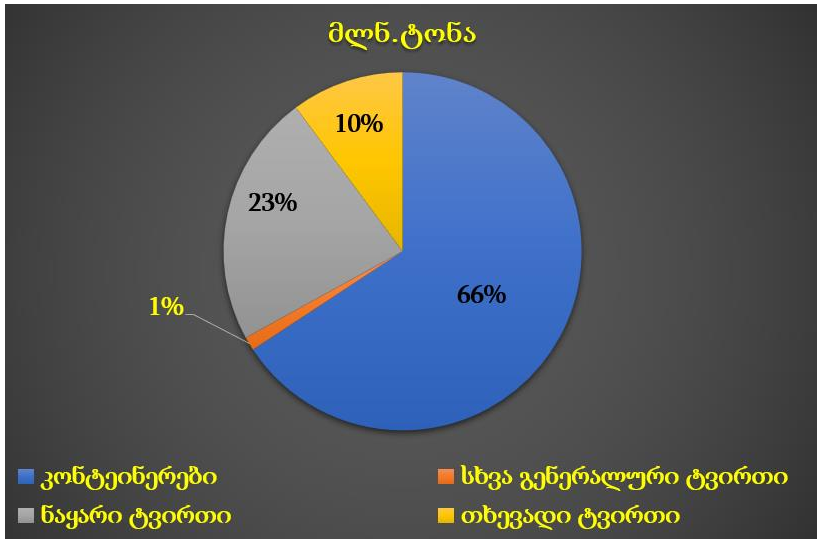
წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ჰამბურგის პორტის მონაცემებზე დაყრდნობით

სურათი 6. ჰამბურგის პორტის აგლომერაციის წყარო: *World Maps*



როგორც წარმოდგენილი გრაფიკიდან ხედავთ, გადაზიდვების ზრდა წლების განმავლობაში საკმაოდ სტაბილურია, გარდა 2009 წლის კლებისა, რომელიც გამოწვეული იყო გლობალური ფინანსური კრიზისით.

დიაგრამა 17. შამბურგის პორტის სატვირთო სტრუქტურა



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ მიერ ჩატარებული კვლევის და შამბურგის პორტის მონაცემების მიხედვით

როგორც ტვირთის სტრუქტურიდან ჩანს, შამბურგის პორტი სპეციალიზირებულია კონტეინერებზე: მათზე მოდის ტვირთბრუნვის მთლიანი 66%. მთლიანობაში, 2015 წელს პორტმა 8,8 მილიონი TEU დამუშავდა.

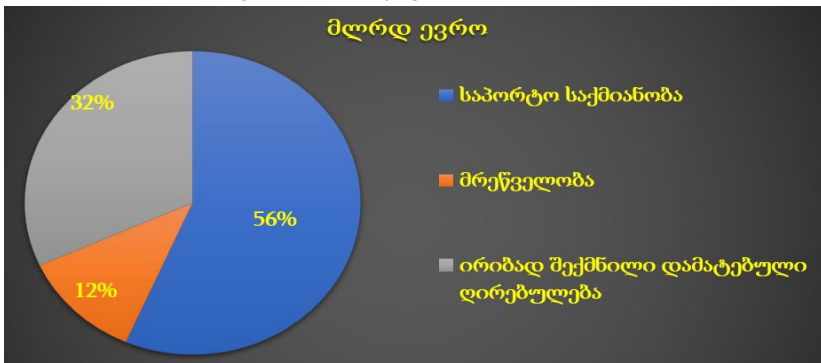
დამატებული ღირებულება

პორტი მდებარეობს თავისუფალ ჰანზეურ ქალაქ შამბურგში, მაგრამ პორტის საქმიანობის ეკონომიკური ეფექტი ვრცელ-

დება ჰამბურგის მთელ აგლომერაციაზე, რომელიც მოიცავს გერმანიის შტატის შლეზვიგ-ჰოლშტაინისა და ქვემო საქსონიის ტერიტორიის ნაწილს (დიაგრამა 27).

ჰამბურგის პორტის ტერიტორიაზე შექმნილი პირდაპირი დამატებული ღირებულების მოცულობამ 2023 წელს 12,6 მილიარდი ევრო შეადგინა, რაც შეესაბამება ქალაქ ჰამბურგში წლის განმავლობაში შექმნილი მთლიანი დამატებული ღირებულების 13,6%-ს. ჰამბურგის პორტში შექმნილი დამატებითი ღირებულების ძირითადი ნაწილი პირდაპირ კავშირშია პორტის, როგორც საზღვაო სატრანსპორტო საწარმოს საქმიანობასთან (დიაგრამა 18).

დიაგრამა 18. ღირებულების შექმნის განაწილება ჰამბურგის პორტში, 2023 წელი (PLANCO 2023)

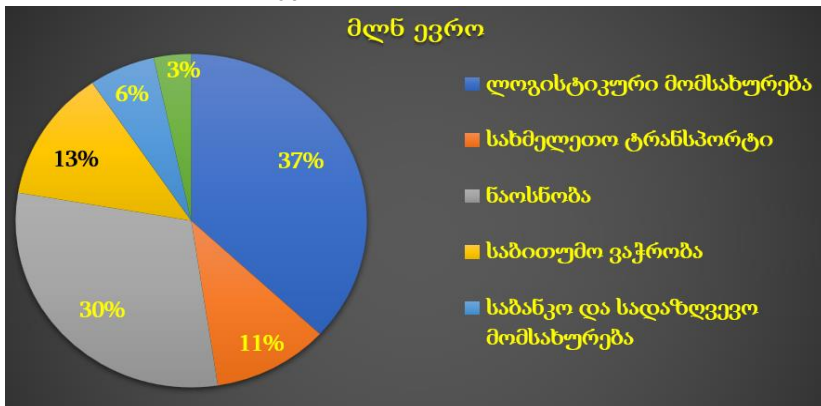


წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ მიერ ჩატარებული კვლევის და ჰამბურგის პორტის მონაცემების მიხედვით

პორტის აქტივობამ 2023 წელს ჰამბურგის პორტის მთლიანი აქტივობის 57% (7,14 მილიარდი ევრო) შეადგინა. როგორც დამისა და ანტვერპენის პორტებისგან განსხვავებით, ჰამბურგის მრეწველობის წილი შედარებით მცირეა და 2023 წელს 11,8% შეადგინა (აბსოლუტური მაჩვენებლებით 1,48 მილიარდი ევრო). პორტის

ინდუსტრიული კლასტერის საფუძველია ნავთობპროდუქტების გადამუშავება. პორტის საქმიანობის შედეგად შექმნილი 7,1 მილიარდი ევროს დამატებული ღირებულებიდან, სატრანსპორტო მომსახურება შეადგენს 78%-ს (დიაგრამა 19)

დიაგრამა 19. ჰამბურგის პორტში საპორტო საქმიანობის დაყოფა დამატებული ღირებულების ტიპის მიხედვით, მილიონი ევრო (PLANCO 2023)

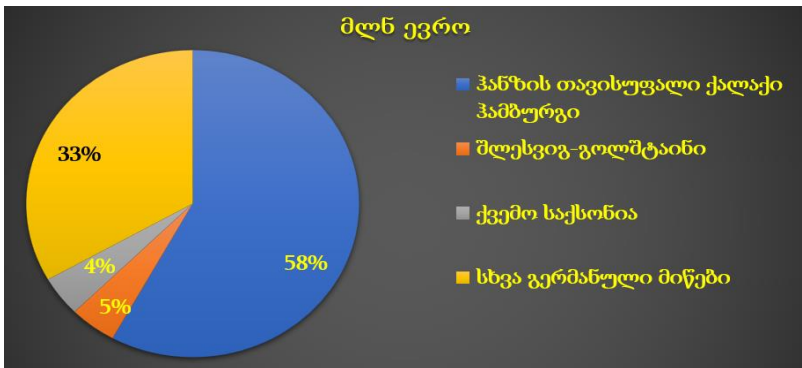


წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ მიერ ჩატარებული კვლევის და ჰამბურგის პორტის მონაცემების მიხედვით

2023 წელს ჰამბურგის პორტის მიერ გერმანიის მასშტაბით დამატებული პირდაპირი და არაპირდაპირი ღირებულება იყო დაახლოებით 21,8 მილიარდი ევრო, რაც 9,2 მილიარდი ევრო-თი მეტია ქალაქ ჰამბურგში შექმნილ ღირებულებაზე. ჰამბურგის პორტის მიერ მთელი გერმანიის მასშტაბით შექმნილი დამატებული ღირებულების 12,8 მილიარდი ევრო ანუ 59% არის არაპირდაპირი, ე.ი. შექმნილი პორტში მოქმედი საწარმოების საინვესტიციო მოთხოვნილებების, ასევე პორტის მუშაკების მიერ სამომხმარებლო ხარჯების შედეგად. გერმანიის ჰამბურგის პორ-

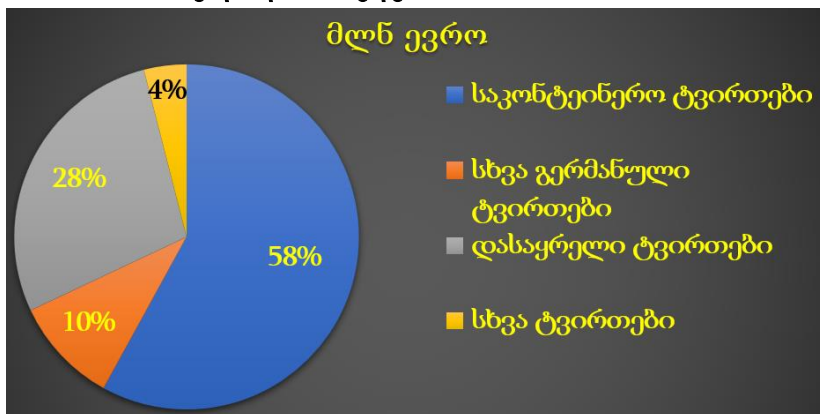
ტის მიერ არაპირდაპირი გზით შექმნილი დამატებითი ღირებულების აბსოლუტური ღირებულების ზრდის შედეგად, საპორტო საქმიანობისა და მრეწველობის წვლილი დამატებული ღირებულების შექმნაში შემცირდა 34%-მდე და 7%-მდე, შესაბამისად, მრეწველობის თვალსაზრისით. გერმანიაში შექმნილი დამატებითი ღირებულების მოცულობის მილიონი ევრო ჰამბურგის პორტის საქმიანობის შედეგად შექმნილი დამატებული ღირებულების 58%, წარმოშობის წყაროა ქალაქი ჰამბურგი, 9% - მეზობელი (სასაზღვრო) სახელმწიფოები და 33. % - დარჩენილი გერმანული სახელმწიფოები. ამავდროულად, პორტის დამატებითი ღირებულების შექმნაში მონაწილე ყველა თანამშრომლის 48% მუშაობს ჰამბურგში. ეს მნიშვნელოვანი განსხვავება ჰამბურგში დასაქმების წილსა და ჰამბურგში შექმნილ დამატებულ ღირებულებას შორის მიუთითებს პორტის საქმიანობის მაღალ პროდუქტიულობაზე.

დიაგრამა 20. ჰამბურგის პორტში შექმნილი დამატებითი ღირებულების რეგიონული განხილვა, მილიონი ევრო



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ მიერ ჩატარებული კვლევის და ჰამბურგის პორტის მონაცემების მიხედვით

**დიაგრამა 21. ტვირთის დაყოფა დამატებულ ღირებულებაში
წვლილის მიხედვით (PLANCO 2023)**



*წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ მიერ ჩატარებული კვლევის და
ჰამბურგის პორტის მონაცემების მიხედვით*

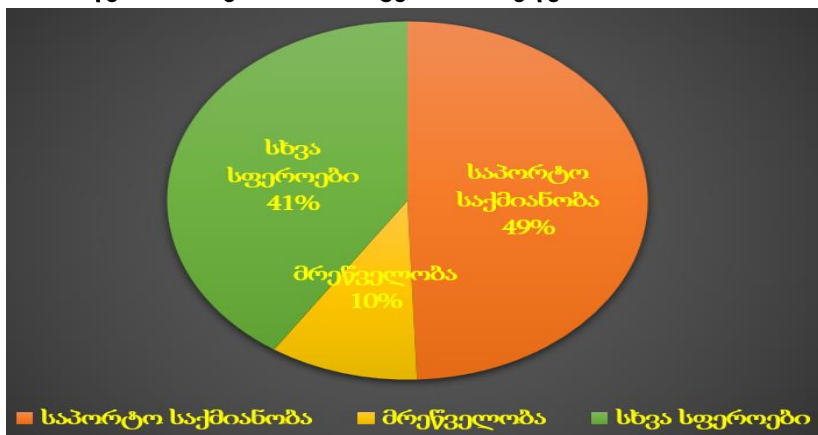
ტვირთის ტიპის მიხედვით, ჰამბურგის პორტის მთლიანი დამატებითი ღირებულების ძირითადი წყარო (პირდაპირ და ირიბად შექმნილი) არის საკონტეინერო ტვირთი - 58%, რაც დაახლოებით შეესაბამება კონტეინერების წილს პორტის მთლიან ტვირთბრუნვაში.

დასაქმება

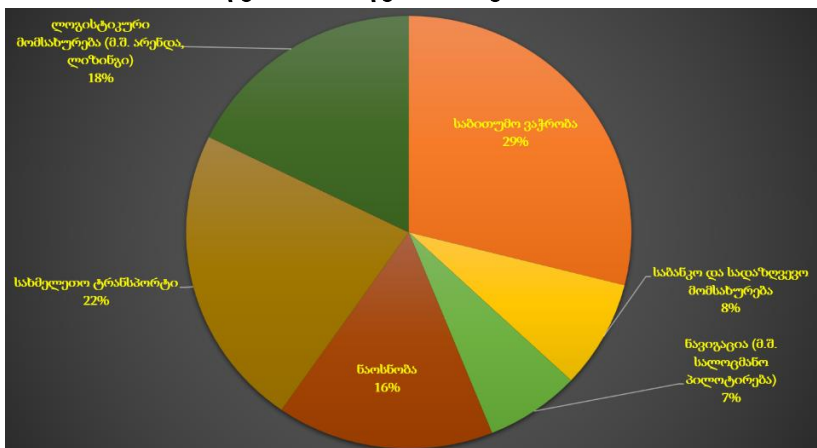
2023 წელს 129,7 ათასი სამუშაო ადგილი პირდაპირ ან ირიბად იყო დაკავშირებული პორტთან, რაც შეესაბამებოდა თავისუფალი ქალაქ ჰამბურგის (1,19 მილიონი) სამუშაო ადგილების 10,9%-ს. საპორტო საქმიანობაში დასაქმებულთა წილი 49% იყო, მრეწველობაში პორტის ტერიტორიაზე - 10%, ხოლო არაპირდაპირ დასაქმებულთა წილი - 41%. აბსოლუტური მნიშვნელობები წარმოდგენილია დიაგრამაზე 23.

განსაკუთრებით საინტერესოა დასაქმება პორტის საქმიანობაში, როგორც უშუალო დასაქმების ნაწილი, რომელიც დაკავშირებულია პორტის ოპერაციებთან. ნახ. ნახაზი 4.28 წარმოდგენილია პორტის საქმიანობასთან დაკავშირებული სამუშაოების დაყოფა სპეციალიზაციის ტიპის მიხედვით. დასაქმებულთა უმრავლესობა დასაქმებული იყო ლოგისტიკური მომსახურების მიწოდებაზე (34%), რომელიც მოიცავს საექსპედიტორო და სხვადასხვა სახის შუამავლებს, შემდეგ მოდის საბითუმო ვაჭრობა (23%) და სახმელეთო ტრანსპორტი (18%) დასაქმებულთა რაოდენობის მიხედვით.

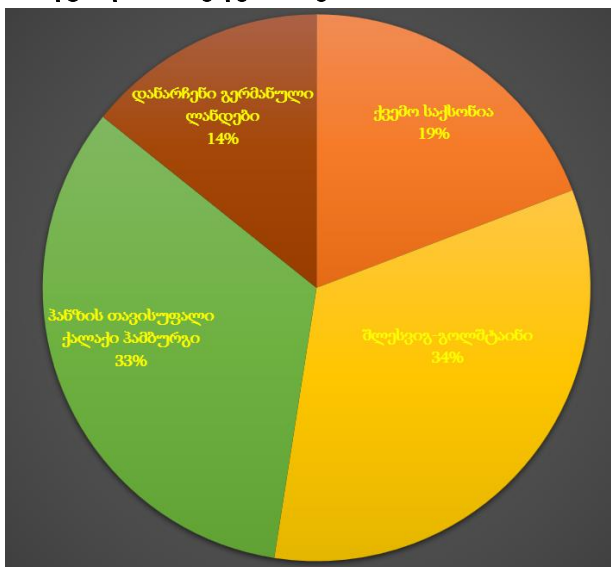
დიაგრამა 22. ჰამბურგის პორტში მომუშავე თანამშრომელთა რაოდენობა, საქმიანობის სფეროს მიხედვით (PLANCO 2023)



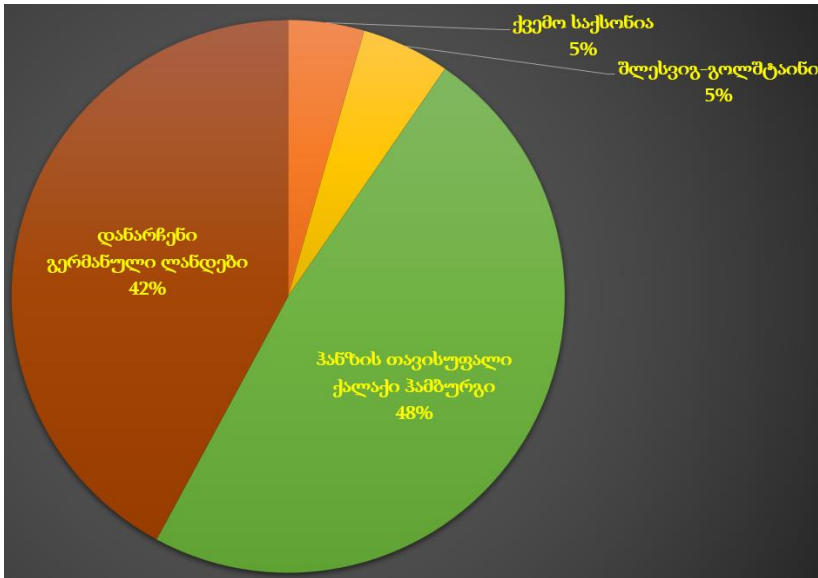
**დიაგრამა 23. საპორტო სემიანობაში დასაქმებული
თანამშრომლების რაოდენობა (წყარო: PLANCO 2023)**



**დიაგრამა 24. დასაქმებულთა რაოდენობა საცხოვრებელი
ადგილის მიხედვით (წყარო: PLANCO 2023)**



დიაგრამა 25. დასაქმებულები გერმანიის რეგიონების მიხედვით (PLANCO 2023)



ჰამბურგის პორტის ოპერაციების მხარდამჭერი თანამშრომლების უმრავლესობა ჰამბურგში ცხოვრობს - 63%. 29% სამუშაოდ მოგზაურობს შლეზვიგ-ჰოლშტაინისა და ქვემო საქსონიის შტატებში მდებარე გარეუბნებიდან, ხოლო 8% მუშაობს დისტანციურად. ჯამში გერმანიაში 2023 წელს პორტმა პირდაპირ და ირიბად 268,7 ათასი სამუშაო ადგილი უზრუნველყო. პორტის მიერ შექმნილი სამუშაო ადგილების 48%, ანუ თითქმის ნახევარი არის თავისუფალ ქალაქ ჰამბურგში, 10% მეზობელ შტატებში (5% შლეზვიგ-ჰოლშტაინში და 5% ქვემო საქსონიაში). დანარჩენ გერმანიის შტატებს უკავია სამუშაო ადგილების დარჩენილი 42%.

ცხრილი 19. ჰამბურგის პორტის შესაბამისობა -პორტის კრიტერიუმებთან წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ჰამბურგის პორტის ადმინისტრაციის, ევროკომისიის და ევროპარლამენტის მონაცემების საფუძველზე

ასპექტი	ცვლადი	პორტი
გადგეილება	საზღვაო ქსელი, ზურგის ქსელი	შეესაბამება სტრატეგიული მდებარეობა საზღვაო ქსელის მთავარ მარშრუტებზე და საქონელმიზიდულობის ვრცელი უკანა სატვირთო ზონა
ჰინტერლანდის როლი	ტრანსშიფმენტი (ზღვა/ზღვა)	29,0%
	ჰინტერლანდის დაფარვის ზონა	შეესაბამება 1000 კმ-ზე მეტი. შვეიცარია, იტალია, სლოვენია, ავსტრია, რუმინეთი, უნგრეთი, სლოვაკეთი, ჩეხეთი, გერმანია, პოლონეთი, უკრაინა, ბელორუსი.
	ინტერმოდალური შეერთება (%-ული წილი ტვირთების მთლიანი მოცულობიდან)	შეესაბამება სარკინიგზო – 36% სამდინარო – 3% საავტომობილო –64%,
სერვისის დახასიათება	გემების ზომები	შეესაბამება უდიდესი გემი 18 ათასი TEU
	ხაზის მომსახურების სიხშირე ევროპა-სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის მარშრუტზე და გემის სიმძლავრე 13 ათას TEU-ზე მეტი	შეესაბამება 9 %
	საკონტეინერო ტვირთნაკადის მოცულობა	შეესაბამება 9,0 მლნ. TEU

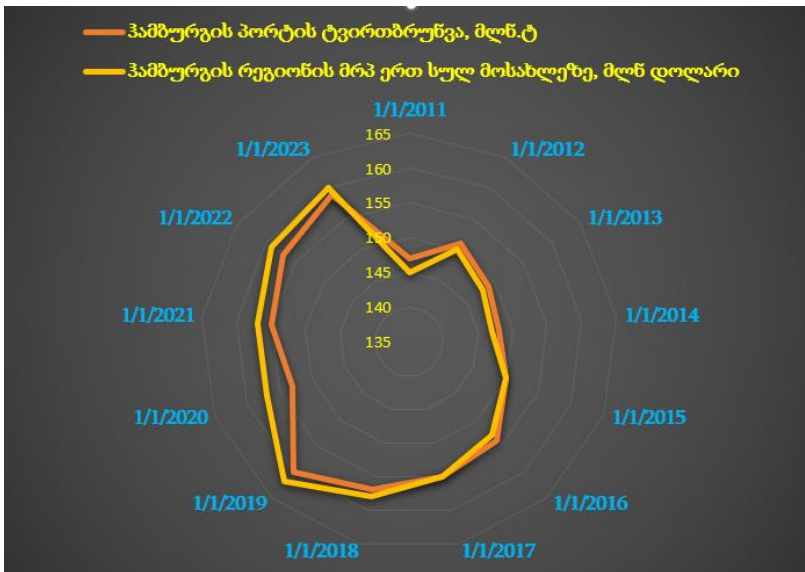
გერმანიაში ჰამბურგის პორტის საქმიანობიდან პირდაპირი დასაქმება დაახლოებით 31%-ია. სამუშაო ადგილების 69% იქმნება პორტში მოქმედი საწარმოების საინვესტიციო მოთხოვნების, ასევე პორტის მუშაკების მიერ სამომხმარებლო ხარჯების გამო.

როტერდამის და ანტვერპენის პორტების ანალოგიურად შევქმნათ რეგრესიული მოდელი. ფორმულა ასე გამოიყურება:

$$PH = a1 * TH + const,$$

სადაც PH არის ჰამბურგის აგლომერაციის GRP დონე, TH არის ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვა.

დიაგრამა 26. ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვა და GRP რეგიონში ერთ სულ მოსახლეზე



წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ ჰამბურგის პორტის ორგანოს, OECD-ის მონაცემებზე დაყრდნობით

MNC მოდელის აგება

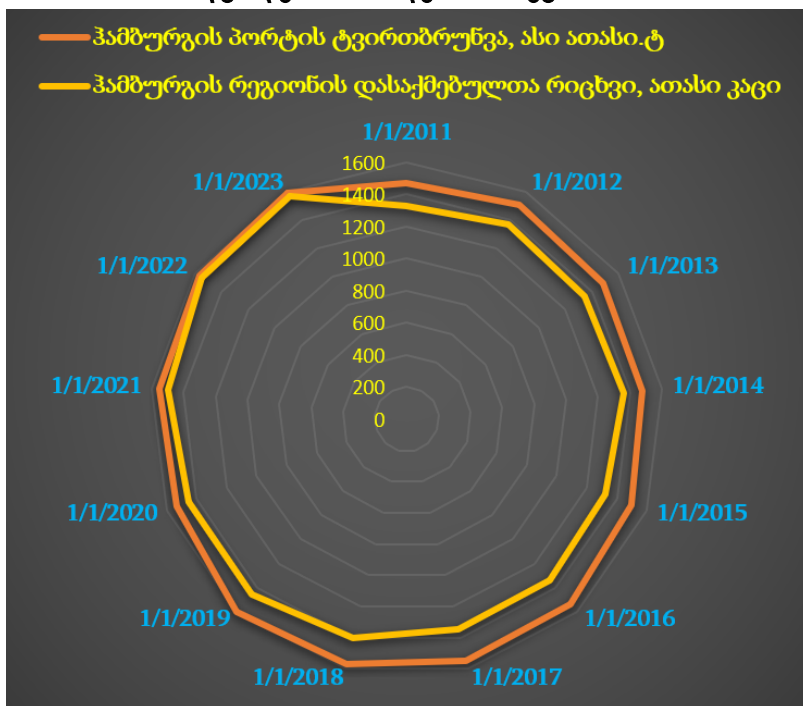
მოდელი 5: OLS, დაკვირვებები 1-13 გამოყენებულია დამოკიდებული ცვლადი: PH

	კოეფიციენტი	სტატ. ცდომილება	t-სტატისტიკა	P-მნიშვნელობა	
const	126,373	3,71675	34,0010	<0,0001	***
TH	0,230969	0,0314454	7,3451	<0,0001	***

ცვლადების საშუალო გადახრა	153,3609	ცვლადების სტანდ. გადახრა	4,700143
ნაშთების კვადრატების ჯამი	44,89661	მოდელის სტანდ. ცდომილება	2,020275
R-კვადრატი	0,830640	R-კვადრატის კორექტირება	0,815244
F(1, 11)	53,95052	P-მნიშვნელობა (F)	0,000015
ლოგიკური სანდობა	-26,50238	აკაიკეს კრიტერიუმი	57,00477
შვარცის კრიტერიუმი	58,13467	ჰანან-ჟეინის კრიტერიუმი	56,77252

ვამოწმებთ მოდელის ადეკვატურობას: F-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (4.84 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0.05$), რაც ნიშნავს, რომ რეგრესიის უმნიშვნელო ჰიპოთეზა უარყოფილია.

დიაგრამა 27. ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვა და სამუშაო ადგილების რაოდენობა რეგიონში



წყარო: ავტორის მიერ შედგენილი ჰამბურგის პორტის ორგანოს, OECD-ის მონაცემებზე დაყრდნობით

$R^2=0.83$ მიუთითებს მოდელის მაღალ ხარისხზე. TH-სთვის t-სტატისტიკა აღემატება ცხრილის მნიშვნელობას (2,20 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0,05$), რაც ნიშნავს, რომ უარყოფილია ნულოვანი ჰიპოთეზა დამოკიდებული ცვლადის არამნიშვნელოვნების შესახებ.

ჩვენ ვატარებთ თეორი ტესტს ჰეტეროსკედასტიურობის არსებობისთვის: თეორი ტესტი ჰეტეროსკედასტიურობისთვის - ნულოვანი

ჰიპოთეზა: არ არის ჰეტეროსკედასტიურობის ტესტის სტატისტიკა: $LM = 0.850729$

p -მნიშვნელობა = $P(\text{Chi-square}(2) > 0.850729) = 0.653531$ შედეგად, ჩვენ ვიღებთ დამოკიდებულებას:

$$PH = 0,23 * TH + 126,37$$

ეს მოდელი მიუთითებს, რომ ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვის 1 მილიონი ტონით გაზრდით, ჰამბურგის აგლომერაციის GRP გაიზრდება \$0.23 მილიარდით (\$230 მილიონი).

$$EH = a1 * TH + const$$

სადაც PH არის ჰამბურგის აგლომერაციის GRP ღირებულება, TH არის ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვა

MNC მოდელის აგება

მოდელი 6: OLS, დაკვირვებები 1-13 გამოყენებულია

დამოკიდებული ცვლადი: EH

	კოეფი- ციენტი	სტატ. ცდომილება	t-სტატისტიკა	P- მნიშვნელობა	
const	1171,78	130,533	8,9769	<0,0001	***
TH	1,97544	1,10437	1,7888	0,1012	

ცვლადების საშ. გადახრა	1402,606	ცვლადების სტანდ. გადახრა	77,18176
ნაშთების კვადრ. ჯამი	55376,53	მოდელის სტანდ. ცდომილება	70,95230
R-კვადრატი	0,225333	R-კვადრატის კორექტირება	0,154909
F(1, 11)	3,199648	P-მნიშვნელობა (F)	0,101195
ლოგიკური სანდლობა	-72,76645	აკაიკეს კრიტერიუმი	149,5329
შვარცის კრიტერიუმი	150,6628	ჰანან-ქუინის კრიტერიუმი	149,3007

შევამოწმეთ მოდელის ადეკვატურობა:

F-სტატისტიკა ნაკლებია ცხრილის მნიშვნელობაზე (4.84 მნიშვნელოვნების დონისთვის $p=0.05$), რაც ნიშნავს, რომ დადსტურებულია ნულოვანი ჰიპოთეზა რეგრესიის არამნიშვნელოვნების შესახებ.

$R^2=0.23$ მიუთითებს მოდელის დაბალ ხარისხზე.

ამრიგად, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ არ არსებობს კავშირი ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვასა და ჰამბურგის აგლომერაციაში დასაქმებას შორის.

რეგრესიული ანალიზის საფუძველზე შეგვიძლია აგრეთვე დავასკვნათ, რომ ჰამბურგის პორტის ტვირთბრუნვაც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს მხოლოდ მთლიან რეგიონულ პროდუქტზე. რეგრესიული ანალიზის შედეგებმა არ გამოავლინა პირდაპირი კავშირი პორტის ტვირთბრუნვის ღირებულებასა და დასაქმებული მოსახლეობის დონეს შორის.

ამ პარაგრაფში ჩვენ განვიხილეთ ჰამბურგ-ლე ჰავრის ჯაჭვის სამი უდიდესი პორტის - როტერდამის, ანტვერპენისა და ჰამბურგის ეკონომიკური გავლენა რეგიონების განვითარებაზე, რომლებშიც ეს პორტები მდებარეობს. პორტების წვლილი შესაბამისი რეგიონების ეკონომიკაში შესწავლილი იქნა დამატებითი ღირებულების შექმნისა და მოსახლეობისთვის დასაქმების უზრუნველყოფის (სამუშაო ადგილების შექმნის) თვალსაზრისით.

პირდაპირი დამატებული ღირებულების მოცულობა, რომელიც შექმნილია ძირითადად პირდაპირი პორტის საქმიანობისა და სამი პორტის სამრეწველო საწარმოების მუშაობის შედეგად, შეადგენს დაახლოებით 12 მილიარდ ევროს წელიწადში, ჯამური დამატებული ღირებულება (ირიბი ჩათვლით) აღწევს 20 მილიარდ ევროს. სამუშაო ადგილების შექმნაში პორტების წვლილი ძალზე მნიშვნელოვანია: შესწავლილი პორტებისთვის და-

საქმების მოცულობა მხოლოდ საპორტო და სამრეწველო სექტორებში მერყეობს 60,6 ათასი ადამიანისგან. (ანტვერპენის პორტი) 93,9 ათასამდე ადამიანი. (როტერდამის პორტი). ანალიზიდან ირკვევა: ერთ თანამშრომელზე დამატებული ღირებულების ყველაზე დიდი მოცულობა იქმნება ინდუსტრიაში, რაც ასოცირდება წარმოების კაპიტალის ინტენსივობასთან.

ამრიგად, ევროპის უმსხვილესი პორტების საქმიანობის წვლილის გათვალისწინების შედეგად იმ რეგიონების ეკონომიკურ განვითარებაში, სადაც ისინი მდებარეობენ, დადგინდა, რომ მათი მუშაობის ძირითად ინდიკატორს - მთლიან ტვირთბრუნვას - აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა მხოლოდ GRP-ის (განხილული ინდიკატორების) დონეზე.

ამავდროულად, დადგინდა, რომ ნავსადგურის, როგორც ტერიტორიის კომერციული საქმიანობის მაჩვენებლებში მნიშვნელოვანი წვლილი მიუძღვის მრეწველობას: განხილული პორტების ადმინისტრაციულ საზღვრებში მდებარე საწარმოო საწარმოებს.

ცხრილი 20. პორტებში მოქმედი საწარმოო საწარმოების მახასიათებლები როტერდამი, ანტვერპენი და ჰამბურგი (2023)

	პორტის მიერ გენერირებული ჯამურ დამატებულ ღირებულებაში წვლილი	სამრეწველო სექტორში დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა
როტერდამის პორტი	45%	36,2%
ანტვერპენის პორტი	49,8%	37%
ჰამბურგის პორტი	11,7%	10%

წყარო: შედგენილია ავტორის მიერ

ამრიგად, ინდუსტრიულმა სექტორმა 2023 წელს შექმნა დამატებითი ღირებულების დაახლოებით ნახევარი როტერდამისა და ანტვერპენის პორტებში (45% და 49,8%, შესაბამისად). ჰამბურგის პორტში ინდუსტრიის მიერ შექმნილი დამატებული ღირებულების წილი არც ისე მაღალია - 11,7% - მაგრამ, როგორც დანარჩენ პორტში, წარმოებაში ჩართული პერსონალი უფრო მეტ წვლილს უწყობს ხელს ამ მაჩვენებელში. ბიზნესისთვის, ეს ნიშნავს, რომ ნაკლები თანამშრომელი ქმნის უფრო მეტ დამატებულ ღირებულებას რეგიონისთვის, ეს ნიშნავს, რომ ინდუსტრიული სექტორი უფრო დიდ წვლილს შეიტანს GRP-ში. ამრიგად, პორტების ხარჯზე რეგიონული განვითარების ძირითად ელემენტს ამჟამად წარმოადგენს საპორტო, ლოგისტიკური და ინდუსტრიული ზონების შექმნა წინასაპორტო ტერიტორიებზე. ამ უკანასკნელის პორტებში განლაგების მიზანშეწონილობა, თავის მხრივ, აიხსნება წინა ნაწილში განხილული ეკონომიკური საქმიანობის სივრცითი მდებარეობის თეორიებით (სატრანსპორტო ხარჯები, აგლომერაციის ეფექტი, ცენტრიდანული ძალების მოქმედება, ინდუსტრიული ზონების უპირატესობები და ა.შ.).

როტერდამის, ანტვერპენის და ჰამბურგის პორტებს გამოჩეული ადგილი უკავია საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ფორმირებასა და შენარჩუნებაში. სხვა ევროპულ პორტებს შეუძლიათ გამოიყენონ თავიანთი მრავალწლიანი გამოცდილება, როგორც ბენჩმარკინგი. მომდევნო თავში ნაჩვენები იქნება, თუ როგორ გავლენას ახდენენ საერთაშორისო BSR პორტები რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებაზე, სადაც ისინი მდებარეობს.

თავი 3. პორტეზში ინვესტირების ძირითადი მიმართულებები

3.1. საინვესტიციო სტრატეგია პორტეზის ხელახალი აღჭურვის და განვითარების მიმართულებით

პორტეზის წყლის ტრანსპორტით ხელახალი აღჭურვისა და განვითარების ეფექტური საინვესტიციო სტრატეგია მოითხოვს პროგნოზირების მეთოდოლოგიის გამოყენებას, რომელიც ორიენტირებულია ეკონომიკური განვითარების ახალი შესაძლებლობების პოვნაზე, არსებულის გააქტიურებაზე და საქართველოს ეკონომიკაში ახალი კონკურენტული უპირატესობების შექმნაზე. პორტის განვითარების გაანალიზებული შაბლონებიდან გამომდინარე, საშუალოვადიან პერსპექტივაში პროგნოზისა და საინვესტიციო პოლიტიკის სცენარების შესამუშავებლად მიზანშეწონილია გამოვიყენოთ შემდეგი ოთხეუბანი ალგორითმი:

1. პორტეზის განვითარებაში არსებული დეპრესიის დასაძლევად ხელმისაწვდომი შესაძლებლობების ანალიზი ახალი ტექნოლოგიების დანერგვის, წარმოების ორგანიზების გაუმჯობესებისა და რესურსების ეფექტიანობის გაზრდის გზით;
2. ქვეყნის (რეგიონის) სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისათვის არსებული შეზღუდვებისა და საფრთხეების ანალიზი;
3. ფარული შესაძლებლობების განხორციელების საინვესტიციო სტრატეგიის მიზნების დასახვა და პორტეზის განვითარებაზე გამოვლენილი შეზღუდვების აღმოფხვრა;

4. პორტებში განხორციელებულისაინვესტიციო სტრატეგიის დასახული ამოცანების გადასაჭრელად აუცილებელი კონკრეტული ღონისძიებების შემუშავება.

განვიხილოთ თითოეული ეტაპი ცალ-ცალკე.

3.1.1. პორტების განვითარებაში არსებული დეპრესიის დაძლევა

ეკონომიკაში წარმატებული სტრუქტურული ცვლილებების მსოფლიო გამოცდილება ადასტურებს, რომ ზოგადად დეპრესიის და, კონკრეტულად, რომელიმე დარგში (მაგალითად, საპორტო მეურნეობაში) დაძლევის მთავარი ასპექტია ეროვნული ეკონომიკის პოტენციურად კონკურენტუნარიანი სფეროების მხარდაჭერა, რომლებიც შეიძლება იყოს ეკონომიკური ზრდის მატარებლები. საქართველოს გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების დარგის განვითარებას აქვს ამ ტიპის კონკურენტული უპირატესობების ნაკრები, რომელთა განხორციელება ჯერ კიდევ დაბლოკილია სერიოზული სტრუქტურული დისბალანსით და მიმდინარე პოლიტიკის არაადეკვატურობით. ესენია:

- 1) მოსახლეობის განათლების მაღალი დონე;
- 2) ისტორიულად ჩამოყალიბებული საწარმოო ბაზა;
- 3) განვითარებული პორტებისა და, ნაწილობრივ, წყლის ტრანსპორტის ხელმისაწვდომობა;
- 4) მდიდარი ბუნებრივი რესურსები, რომლებიც უზრუნველყოფენ შიდა მოთხოვნილების უმეტეს ნაწილს ნედლეულსა და ენერგიაზე;
- 5) დიდი აკვატორია და უტერი შიდა ბაზარი;
- 6) პრომითი რესურსების დაბალი ღირებულება;

7) განვითარებული სამეცნიერო პოტენციალი, სერიოზული განვითარება თანამედროვე და უახლესი ტექნოლოგიური რეჟიმების რიგ სფეროებში;

8) საკუთარი სამეცნიერო სკოლებისა და უნიკალური მოწინავე ტექნოლოგიების ხელმისაწვდომობა, რომელთა პრაქტიკული გამოყენება, ბოლოს და ბოლოს, შეძლებს მსოფლიო ბაზრის მასშტაბით კონკურენტუნარიანი დარგების განვითარების უზრუნველყოფას;

9) მნიშვნელოვანი თავისუფალი საწარმოო სიმძლავრეები, რაც იძლევა წარმოების გაზრდის საშუალებას შედარებით დაბალი ხარჯებით;

10) დაგროვილი გამოცდილება, ასევე სამრეწველო თანამშრომლობის გამოცდილება მრავალ ქვეყანასთან.

პროგნოზის ამოცანა განსახილველ ეტაპზე არის საინვესტიციო აქტივობის გაზრდის არსებული შესაძლებლობების დეტალური შესწავლა ზრდის პერსპექტიულ სფეროებში. ამ შემთხვევაში ფუნდამენტური მნიშვნელობა აქვს, უპირველეს ყოვლისა, ახალი ტექნოლოგიური წესრიგის ძირითადი ინოვაციების იდენტიფიცირებას, რომელთა დანერგვაც გახსნის პერსპექტივებს მისი განვითარებისა და ამის საფუძველზე მოწინავე წარმოებისა და ტექნოლოგიური სისტემების ჩამოყალიბებისთვის. გარდა ამისა, საწარმოო ძალების უფრო ეფექტური გამოყენების რეალური მდგომარეობისა და პოტენციალის გათვალისწინებით, ახალი და არსებული წარმოებისა და ტექნოლოგიური კომპლექსების ორგანიზების ოპტიმალური ფორმების დასაბუთება (თანამედროვე და ახალი ტექნოლოგიების გავრცელების, წარმოების ორგანიზების შესაბამისი ფორმების შემუშავება, პროდუქტების მარკეტინგი და ინვესტიციების დაფინანსება).

პროგნოზირების ტექნიკა ამ ეტაპზე მოიცავს ტექნოლოგიური პროგნოზირების ცნობილ მეთოდებს, ტექნოლოგიების დიფუზიის მოდელებს, ექსპერტთა შეფასების მეთოდებს, ქვეყნებს შორის შედარებებს სამეცნიერო და ტექნოლოგიური პროგრესის ძირითად სფეროებში.

3.1.2. ქვეყნისა და რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისათვის არსებული შეზღუდვებისა და საფრთხეების ანალიზი

მეორე ეტაპზე პროგნოზირების ამოცანაა საინვესტიციო საქმიანობის შემაფერხებელი შეზღუდვების ყველაზე ზუსტი იდენტიფიცირება, აგრეთვე მათი გაჩენის საფრთხეების დროული დიაგნოსტიკა და გარდაქმნა სამეცნიერო და საწარმოო პოტენციალის განადგურების ტენდენციებად. ასეთ შეზღუდვებს შორის, ყველაზე მნიშვნელოვანი პორტებისთვის არის შემდეგი:

1) **ტექნოლოგიურ სფეროში** - ტექნოლოგიური მრავალფეროვნება და მასთან დაკავშირებული დისპროპორციები: მოძველებული საწარმოების მაღალი წილი, რომელიც ამცირებს ეკონომიკური სისტემის ეფექტიანობას და აფერხებს მის სწრაფ მოდერნიზაციას; საქართველოს ეკონომიკის დაბალი კონკურენტუნარიანობა და მზარდი ტექნოლოგიური ჩამორჩენილობა მოწინავე ქვეყნებთან შედარებით; საქართველოს სასაქონლო საგარეო ვაჭრობის სპეციალიზაცია მსოფლიო ბაზარზე, რომელსაც თან ახლავს განვითარებულ ქვეყნებთან არაექვივალენტური საგარეო ეკონომიკური გაცვლა;

2) ძირითადი კაპიტალის კვლავწარმოებისას აღინიშნება ძირითადი საშუალებების განახლების უკიდურესად დაბალი ინტენსივობა (რომელთა შეყვანა მნიშვნელოვნად ნაკლებია გასხ-

ვისებაზე). ამ ტენდენციის დასაძლევად საჭიროა საინვესტიციო აქტივობის ოთხჯერ გაზრდა;

3) **საწარმოო და ორგანიზაციულ სფეროში** არის არასიცოცხლისუნარიანი, წამგებიანი დარგების მნიშვნელოვანი ნაწილი, რომელთა კონკურენტუნარიანობა შეარყია საწარმოო-ტექნოლოგიურმა დაშლამ მასობრივი პრივატიზაციის კამპანიის დროს, რომელმაც გაანადგურა ეკონომიკური კავშირები და თანამშრომლობა საწარმოებს შორის, რამაც გამოიწვია ტრანზაქციული ხარჯების ზრდა;

4) **განათლებისა და კადრების მომზადების სფეროში** შეიმჩნევა განათლების ხარისხის გაუარესება და სპეციალისტთა თაობებს შორის უფსკრულის გაჩენა, რასაც შეიძლება მოყვეს სამეცნიერო სკოლების განადგურება და საწარმოო საქმიანობის გამოცდილების დაკარგვა;

5) **ინსტიტუციურ სფეროში** - ინსტიტუტების ნაკლებობა, რომლებიც უზრუნველყოფენ გაფართოებულ კვლავწარმოებას, დანაშოგების ინვესტიციებად ტრანსფორმაციას, ფინანსური რესურსების ეფექტურად განაწილებას და ეკონომიკური ზრდის დაფინანსებას; კაპიტალისა და ფულადი ნაკადების კონცენტრაციას სავაჭრო ოპერაციებში, კაპიტალის გადინებას წარმოების სექტორიდან ვაჭრობის სფეროში და საზღვარგარეთ; რეალური სექტორის დემონეტოზაციას;

6) **მაკროეკონომიკურ სფეროში** ეკონომიკური შეფასებების სტრუქტურა უკიდურესად არახელსაყრელია წარმოებისა და ინვესტიციებისთვის, რაც წინასწარ განსაზღვრავს საწარმოო ინვესტიციების თითქმის ნახევრის წამგებიანობას;

7) **საგარეო ეკონომიკურ სფეროში** - საგარეო ვაჭრობის სტრუქტურის უკიდურესი არაეფექტიანობა (რომელშიც დომინირებს ნედლეულის ექსპორტი და მზა პროდუქციის იმპორტი) და

შედეგად არაეკვივალენტური გაცვლა; კაპიტალის განგრძობითი ფართომასშტაბიანი გადინება საზღვარგარეთ თანხების გადარიცხვის სახით; უცხოური ნალდი ფულის (აშშ დოლარი, ბრიტანული გირვანქა სტერლინგი, შვეიცარიული ფრანკი, ევრო) იმპორტი დანაზოგის დასაგროვებლად.

3.1.3. პორტების განვითარებაში არსებული შეზღუდვების აღმოფხვრა და საინვესტიციო სტრატეგიის დასახვა

ზემოთ აღწერილი პროგნოზირების პირველი ორი ეტაპის შედეგებზე დაყრდნობით, ეს დადგენილება უნდა განხორციელდეს ოთხ, კერძოდ, ტექნოლოგიურ, ინსტიტუციურ, ორგანიზაციულ და მაკროეკონომიკურ დონეზე. პროგნოზირების ამ ეტაპის მიზანია ქვეყნის, რეგიონის, მრეწველობის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ალტერნატივების გამოვლენა და შემდგომი შემუშავების საინვესტიციო სტრატეგიის ძირითადი მიმართულებებისა და სცენარების ფორმირება. ბოლო დრომდე, საინვესტიციო სტრატეგიის ამოცანები დაკავშირებული იყო რეფორმების ფორმალურ განხორციელებასთან და გამოიხატებოდა ინვესტირებული თანხებით და სხვა ინსტრუმენტული პარამეტრებით. ამ მხრივ ალტერნატივა არ არსებობდა, პროგნოზი ეფუძნებოდა არსებული ტენდენციების ექსტრაპოლაციას და იყო ინერციული. ტრანსპორტის ყველა სექტორის, მათ შორის წყლის ტრანსპორტისა და მისი ინფრასტრუქტურის განვითარების ამჟამინდელი ოფიციალური მიზნობრივი დადგენილებები ახდენს პრობლემის აქტუალიზებას ეკონომიკური პოლიტიკის ყველა სფეროსთან მიმართებაში, რაც მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული მაკროპროგნოზირების მეთოდოლოგიაში.

ტექნოლოგიურ სფეროში, უპირველეს ყოვლისა, დგება გამოვლენილი პოტენციურად კონკურენტუნარიანი საწარმოო-

ტექნოლოგიური სისტემის თანამედროვე და უახლესი (მეექვსე) ტექნოლოგიური რეჟიმების რეალური განვითარების უზრუნველყოფის ამოცანა, დარგების მოდერნიზაციასთან ერთად. ამისათვის, უპირველეს ყოვლისა, უნდა გადაიჭრას უკვე არსებული სამეცნიერო და სამრეწველო პოტენციალის საფუძველზე კონკურენტუნარიანი (მათ შორის მსოფლიო დონეზე) საწარმოების ჩამოყალიბების, თანამედროვე ტექნოლოგიების სწრაფი გავრცელების სტიმულირების, შიდა ბაზრის დაცვისა და პერსპექტიული შიდა პროდუქციის ექსპორტის წახალისების პრობლემები. ამავდროულად, აუცილებელია პირობების შექმნა უახლესი ტექნოლოგიური წესრიგის განვითარებისთვის, რომელიც მოიცავს სახელმწიფო მხარდაჭერას შესაბამისი ფუნდამენტური და გამოყენებითი კვლევებისთვის, საწარმოს ინფრასტრუქტურის განთავსებას, საჭირო კვალიფიკაციის მქონე პერსონალის მომზადებას, აგრეთვე საჭირო საინფორმაციო ინფრასტრუქტურასა და ინტელექტუალური საკუთრების დაცვის სისტემებს. ამასთან, გასათვალისწინებელია შეზღუდული ფინანსური, საინფორმაციო და საკადრო პოტენციალი.

სამეცნიერო და ტექნოლოგიური პოლიტიკის ოპტიმალური მიმართულებების ძიება და ტექნოლოგიური ცვლილებების სტიმულირება უნდა განხორციელდეს, ერთის მხრივ, თანამედროვე და უახლესი ტექნოლოგიური რეჟიმების მრავალი პერსპექტიული ტექნოლოგიის კვეთაზე, მეორეს მხრივ, საქართველოში არსებული სამეცნიერო, საწარმოო და ტექნოლოგიური შესაძლებლობების კვეთაზე.

ინსტიტუციურ სფეროში დგას ეკონომიკური მექანიზმის ჩამოყალიბების ამოცანა, რომელიც უზრუნველყოფს რესურსების გადანაწილებას მოძველებული და არაპერსპექტიული დარგებიდან თანამედროვე და ახალი ტექნოლოგიური რეჟიმების წარ-

მოებასა და ტექნოლოგიურ სისტემებზე, რესურსების კონცენტრაციას მათი ზრდის წერტილებში, ეკონომიკის მოდერნიზაციას, მისი ეფექტიანობისა და კონკურენტუნარიანობის გაზრდას ახალი ტექნოლოგიების გავრცელების საფუძველზე. ამ პრობლემის გადაჭრა უნდა ექვემდებარებოდეს საწარმოების რესტრუქტურიზაციის ღონისძიებებს, ასევე საგარეო სავაჭრო, ფინანსური, საგადასახადო და საკრედიტო პოლიტიკის რეგულირებას.

ეკონომიკაში ინვესტიციების ინსტიტუციური სტრუქტურა აერთიანებს ბაზრის რეგულირების ზოგად მექანიზმებსა და სპეციფიკურ ინსტრუმენტებს, რომლებიც განსხვავდება ეროვნული ეკონომიკური სისტემების მახასიათებლებისა და განვითარების ფაზების მიხედვით. ეკონომიკის სისტემური კრიზისის მიმდინარე ფაზაში აუცილებელია მისი ინსტიტუციური სტრუქტურის სერიოზულად აღდგენა, საინვესტიციო და ინოვაციური საქმიანობის სტიმულირების საუკეთესო ინსტრუმენტების არჩევა, დანაშაულების ინვესტიციად გარდაქმნის მექანიზმების ამოქმედება და კერძო და საჯარო ინტერესების ინტეგრაციის ეფექტური ფორმების პოვნა.

ეკონომიკის ორგანიზაციული და საწარმოო სტრუქტურის გაუმჯობესების სფეროში მნიშვნელოვანია ფინანსური, სამრეწველო, სავაჭრო, კვლევითი და საგანმანათლებლო ორგანიზაციების ინტეგრაციის ისეთი ფორმების შემუშავება და სტიმულირება, რომლებიც შეძლებენ მდგრად განვითარებას სასტიკი საერთაშორისო კონკურენციის პირობებში, საწარმოს ეფექტიანობის უწყვეტი ზრდის უზრუნველყოფას ახალი ტექნოლოგიების დროული ათვისების ხარჯზე. ეს ფორმები შეიძლება მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს ეკონომიკის სექტორებში, რაც დამოკიდებულია წარმოების ორგანიზების ჩვეულებრივ გზებზე, სამეწარმეო ქცევის სტერეოტიპებზე, საერთაშორისო კონკურენცი-

ის მოთხოვნებზე, ანტიმონოპოლიური კანონების თავისებურებებზე, ჯგუფურ ინტერესებსა და ინტერპერსონალურ ურთიერთობებზე. ორგანიზაციული და საწარმოო სტრუქტურების ფორმების ოპტიმიზაცია და თუნდაც უბრალოდ რაციონალიზაცია უნდა განხორციელდეს სახელმწიფო მარეგულირებელი ორგანოების, სამეცნიერო საზოგადოებისა და ბიზნეს წრეების განმეორებით ურთიერთქმედებაში, წარმოებასა და ინტელექტუალურ აქტივებზე საკუთრების უფლებათა უკვე დადგენილი განაწილების, დამყარებული თანამშრომლობის, კონკურენციისა და პარტნიორული ურთიერთობების გათვალისწინებით.

მაკროეკონომიკური პოლიტიკა შექმნილია იმისთვის, რომ უზრუნველყოს ხელსაყრელი პირობები ზემოაღნიშნული ამოცანების გადასაჭრელად, რაც იძლევა უპირველეს ყოვლისა, საწარმოო საქმიანობის მომგებიანობის, ასევე ნორმალური საინვესტიციო და ინოვაციური კლიმატის გარანტიას. ეს პოლიტიკა ხელს შეუწყობს შიდა მწარმოებლების კონკურენტუნარიანობის გაზრდას, ეკონომიკის დაშლის დაძლევას, საწარმოო სექტორში ფულის მიმოქცევისა და კაპიტალის ბრუნვის ნორმალიზებას, აგრეთვე ფასების პროპორციებისა და ეკონომიკური მექანიზმის სხვა პარამეტრების მიღწევას და შენარჩუნებას, რაც ხელსაყრელია წარმოების ზრდისთვის. მაკროეკონომიკური პოლიტიკა ყოველთვის ალტერნატიულია და მისი ინსტრუმენტების არჩევანი უნდა განისაზღვროს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების არსებითი მიზნებითა და პრიორიტეტებით და არ შეიცვალოს ფორმალური მაკროეკონომიკური მაჩვენებლებითა და ტექნიკური პარამეტრებით.

საინვესტიციო სტრატეგიის პროგნოზირების პრობლემების განხილული დადგენილება მაკროპროგნოზის შემუშავების საკვანძო ეტაპია.

3.1.4. საინვესტიციო სტრატეგიული ამოცანების გადასაჭრელად აუცილებელი ღონისძიებების შემუშავება

გრძელვადიანი რეცესიისა და 2008 წლის აგვისტოს კოლაფსის შემდეგ, საქართველოს ეკონომიკაში შეიქმნა ინვესტიციების და ზოგადი ეკონომიკური აღმავლობის წინაპირობები. შემდეგი ათწლეულის მანძილზე ზოგიერთი სექტორი აჩვენებდა რეალური საინვესტიციო ბუმის ნიშნებს: ინვესტიციების ზრდის ტემპები მნიშვნელოვნად ჭარბობდა ეკონომიკური აღმავლობის დინამიკას. თუმცა, ეს მონაცემები არ უნდა იყოს შეცდომაში შემყვანი. ჯერ ერთი, ინვესტიციების ზრდა მოდის უპრეცედენტოდ დაბალი „ბაზიდან“. მეორეც, ინვესტიციების აღორძინება კვლავ უკიდურესად არასტაბილური გახდა და დიდწილად ეფუძნება მსოფლიო ენერგეტიკულ ბაზრებზე არსებულ ხელსაყრელ მდგომარეობას. მესამე, ლარის გაძლიერებაზე უცხოელი მწარმოებლების მხრიდან გაზრდილმა კონკურენტულმა ზეწოლამ შეიძლება შეარყიოს ფინანსური ბაზა შემდგომი საინვესტიციო ზრდისთვის.

ცხრილი 21. ძირითადი კაპიტალის ინვესტიციების ტექნოლოგიური სტრუქტურის ცვლილებები 2020-2023 წწ, %

ინვესტიციების სტრუქტურა	2020	2021	2022	2023 (წლის I ნახევარი)
ინვესტიციები ძირითად კაპიტალში, ჯამი	100,0	100,0	100,0	100,0
საცხოვრებელი ფონდი	16,3	16,9	14,1	11,6
შენობა-ნაგებობები	43,7	44,2	41,0	44,5
მანქანები, აღჭურვილობა, ხელსაწყოები	30,5	29,8	36,5	34,8
სხვა საინვესტიციო ხარჯები	9,5	9,1	8,4	9,0

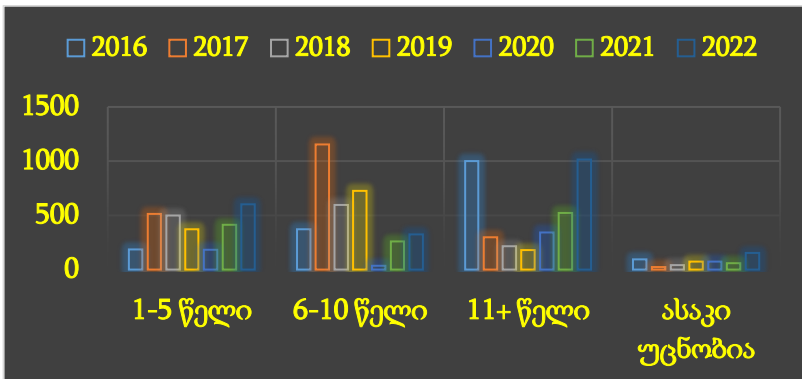
წყარო: საქსტატი <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/191/pirdapiri-utskhouri-investitsiebi>

სოციალური გაფართოებული რეპროდუქციის მთავარ საფრთხეს კი წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკის ჯერ კიდევ არსებული ფუნდამენტური ხარვეზები: (i) რეალური სექტორის საწარმოო დანადგარების ცვეთა და გაუფასურება, (ii) ეროვნული ეკონომიკის სტრუქტურული დეფორმაცია, (iii) წამგებიანი საწარმოების არსებობა (საქსტატი, 2024), (iv) საწარმოების დაბალი მგრძნობელობა ინვესტიციების მიმართ.

საწარმოო კაპიტალის ცვეთის მაღალმა დონემ, რომელიც აფერხებდა პოსტკრიზისულ აღდგენას, ბუნებრივია, გამოიწვია საინვესტიციო რესურსების რესტრუქტურიზაცია მოძველებული ობიექტების მოდერნიზაციისა და რეკონსტრუქციის სასარგებლოდ. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მონაცემები გვიჩვენებს (ცხრილი 8), რომ ბოლო დროს ინვესტიციები ძირითადად მიმართულია მანქანებისა და ტექნოლოგიური აღჭურვილობის შესყიდვაზე, აგრეთვე ინდუსტრიულ და სხვა სამრეწველო მშენებლობაზე.

გარდა ამისა, ბოლო შვიდი წლის მანძილზე საწარმოთა ასაკის მიხედვით ინვესტიციები გადანაწილდებოდა ისე, როგორც ეს ნაჩვენებია დიაგრამაზე 28.

**დიაგრამა 28. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები
საქართველოში საწარმოთა ასაკის მიხედვით, მლნ. აშშ
დოლარი**



წყარო: საქსტატი, ინვესტიციები საწარმოთა ასაკის მიხედვით:

<https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/191/pirdapiri-utskhour-i-investitsiebi>

ქვეყნის პოტენციალის კონკურენტუნარიანობის თვალსაზრისით შეფასების საფუძველზე, პერსპექტიული სფეროების ფარგლებში არსებული დომინანტური და მომავალი ტექნოლოგიური რეჟიმების განვითარებისათვის შეიძლება განისაზღვროს საინვესტიციო სტრატეგიის შემდეგი პრიორიტეტები:

- გემების ფლოტის განახლება ახალი თაობის შიდა გემების შესყიდვა ან მშენებლობა.
- ავტომატიზაციის მოქნილი თანამედროვე საშუალებების, პროგრამული უზრუნველყოფის წარმოება.

არსებობს გემების შეკეთების და გემთმშენებლობის მრეწველობის მომზადების სერტიფიცირებული პროგრამები (მაგალითად, ლითონის ტრაში, ხარისხის კონტროლში, ISO - 9000, 9001 მიხედვით სერტიფიცირების, დიზელის ძრავების ადგილზე დიაგ-

ნოსტიკის, გემის პროექტირების, სახარჯო მასალების, მომწოდებლების და კომპონენტების მონაცემთა ბაზების შექმნისა და სხვა), რომელთა გამოყენება აძლევს ქვეყანას მშენებარე გემზე მაკომპლექტებლებისა და ლითონის ღირებულების 10-12%-ის დაზოგვის საშუალებას:

- საექსპერტო საინფორმაციო სისტემები გემების საიმედოობისა და უსაფრთხოებისთვის;
- ახალი მიკროელექტრონული ტექნოლოგიების პროგრესი, რაც საშუალებას იძლევა მკვეთრად გაზარდოს შიდა გემთმშენებლობის კონკურენტუნარიანობა და ეფექტურობა;
- გემების კონვერსია (შეცვლა, ტრანსფორმაცია), რომლებშიც ყველაზე ცნობილია გემის კორპუსის განახლება. ეს გულისხმობს შესაბამისი სერტიფიკატის მიღებას კლასიფიკაციის საზოგადოებისგან. ასეთი მოწმობის მიღების შემდეგ გემთმფლობელს აქვს გარკვეული უპირატესობები, მაგალითად: აღდგენითი სამუშაოების მოცულობიდან გამომდინარე, გემი განიხილება, როგორც ხუთი წლის (დონე 1 SS), 10 წლის (დონე 2 SS). როგორც მსოფლიო პრაქტიკა გვიჩვენებს, განახლების მოთხოვნების მიხედვით განახლების მოცულობა ჩვეულებრივ 5-20%-ით უნდა აღემატებოდეს კლასის დასადასტურებლად განხორციელებული შესაბამისი სამუშაოს მოცულობას. განახლების პრობლემა ყველაზე სრულყოფილად ძირითადი კონვერსიით გვარდება, რომელიც შეეხება მანქანების, მექანიზმებსა და მის ყველა ნაწილს.

საკონვერსიო სამუშაოების შემდეგ, გემთმფლობელი იღებს თითქმის ახალ გემს დოკუმენტების სრული კომპლექტით, ხოლო მომსახურების ვადის ათვლა იწყება მოდერნიზაციის დღი-

დან. როგორც წესი, ასეთი კონვერსია შესაძლებელს ხდის საჭიროების შემთხვევაში შეიცვალოს გემის დანიშნულებაც, რაც მოითხოვს ხარჯებს, რომლებიც ხშირად შეადგენს ახლის ღირებულების 20-30%-ს.

ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარე და ზოგადი პროგნოზირების მეთოდოლოგიის ფარგლებში, დაფინანსების ღონისძიებათა ბლოკის შემუშავება უნდა მოიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

- საპროცენტო განაკვეთების მიზნობრივი ფიქსირებული პროგნოზირება და ამ განაკვეთებით ფულის მიწოდების პროგრამის ფორმირება ფულადი რესურსების მოსალოდნელი მოთხოვნის დონის შესაბამისად;
- ფულის მიწოდების კონტროლირებადი არხების ფორმირება;
- ბენკების მიერ სესხის გაცემისას გამოყენებული შემცირებული საპროცენტო განაკვეთებისა და ლიმიტების გამოთვლა.

3.2. საპორტო მანქანა-დანადგარების ლიზინგი, როგორც ინვესტიციის ფორმა პორტების განვითარებაში

საინვესტიციო პროცესის მახასიათებლებზე საუბრისას, შეგიძლია დავასკვნათ, რომ უკიდურესად სასურველი და პროგრესული პროცესი ყველაზე ხშირად მიმდინარეობს ნელა ანდა საერთოდ ფერხდება საინვესტიციო რესურსების ნაკლებობის გამო. მეტიც: არ არსებობს ძირითადი საშუალებების განახლებისთვის/შეძენისთვის საჭირო სახსრები, პორტები კი ძირითა-

დად დაკავებულნა გემისა და მაკომპლექტებლების (მანქანები, მექანიზმები) შეკეთებით. შესაბამისად, ეკონომიკურ მიმოქცევაში დამატებითი ძირითადი საშუალებების მოზიდვის (ან მოძველებულის ჩანაცვლების) ყველაზე ეფექტური გზაა - რენტირების ინსტიტუტი მისი სხვადასხვა ფორმით. იჯარის ერთ-ერთი მთავარი, ყველაზე პროგრესული სახეობაა ლიზინგი, რომელიც ძირეულად განსხვავდება საინვესტიციო პროექტების დაფინანსების ტრადიციული ფორმებისგან. როგორც წესი, საინვესტიციო პროცესი მთავრდება საინვესტიციო კაპიტალის ან ქონების საწარმოებში განხორციელებული რეალური ინვესტიციით. სალიზინგო ტრანზაქციაში ყველაფერი სხვაგვარადაა და ამ ეკონომიკურ და იურიდიულ ფენომენზე გამარტივებული და ცალსახა საუბარი არ შეიძლება.

პრობლემის შესწავლას ეძღვნება არაერთი ქართველი და უცხოელი ეკონომისტისა თუ იურისტის ნაშრომი. ისინი დამატებრებლად ადასტურებენ სალიზინგო ურთიერთობების გამოყენების მიზანშეწონილობას. მაგრამ როგორც პრაქტიკა გვიჩვენებს, საქართველოში ინვესტიციების მთლიანი მოცულობის მხოლოდ 2% შეადგენს სალიზინგო კომპანიების მომსახურებას, მაშინ როდესაც ევროპის განვითარებულ ქვეყნებში ეს მაჩვენებელია 12-19%, აშშ-ში - 25%, ავსტრალიაში - 31%-ს შეადგენს. დღეს ლიზინგის ხელშეკრულების გამოჩენას და შემდგომ განვითარებას უდიდესი მნიშვნელობა აქვს ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკის აღდგენისთვის, ვინაიდან ლიზინგით მიღებული ახალი თუ მეორადი ძირითადი საშუალებების სრული ღირებულება არ „ამძიმებს“ კომპანიების ბუღალტრულ ბალანსს და გააჩნია სხვა მასტიმულირებელი თვისებების რიგი. საინვესტიციო კრიზისის დასაძლევად საზღვარგარეთის ქვეყნების მიერ ლიზინგის აქტიური

გამოყენება ადასტურებს მისი საქართველოში განვითარების გადაუდებელ აუცილებლობას.

ამ მხრივ, ყურადღება უნდა მიექცეს ქართველეთში სალიზინგო საქმიანობის სამართლებრივი რეგულირების საკანონმდებლო ბაზას. აქ, უპირველეს ყოვლისა, აუცილებელია ხაზი გავუსვათ 2002 წლის 7 მაისს მიღებულ კანონს „სალიზინგო საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ“, რომელიც წარმოადგენს ჯერჯერობით ერთადერთ დოკუმენტს სფეროს რეგულირებისათვის. ამრიგად, საქართველო სალიზინგო ურთიერთობების მონესრიგების სფეროში ჯერ კანონმდებლობის აქტიური ფორმირების ეტაპზე იმყოფება. აღვნიშნავთ, რომ ლიზინგის ფუნდამენტური სამართლებრივი სტრუქტურა ჩამოყალიბებულია აგრეთვე საქართველოს სამოქალაქო კოდექსშიც. მნიშვნელოვანია ამ ეკონომიკურ-სამართლებრივი კატეგორიის ოთხ ასპექტზე საუბარი: (i) სალიზინგო ხელშეკრულების სპეციფიკურ მახასიათებლებზე, რომლებიც ხაზს უსვამს ამ რთული სამართლებრივი ფენომენის ორიგინალურობასა და უნიკალურობას, (ii) ხელშეკრულების გაფორმების პროცედურის თავისებურებებზე, (iii) ვალდებულების შეუსრულებლობის ან არაჯეროვნად შესრულებისათვის დაკისრებულ პასუხისმგებლობაზე და (iv) სალიზინგო ხელშეკრულების მოშლაზე.

ლიზინგი ხასიათდება შემდეგი არსებითი პირობებით. იჯარისგან განსხვავებით, ლიზინგი ქონებასთან დაკავშირებულ რისკებს გადასცემს მოიჯარეს, რომელიც არ არის ქონების მფლობელი. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის შესაბამისად, მესაკუთრე აწვდის მოიჯარეს ქონებას საქმიანი მიზნებისთვის. ლიზინგი სპეციფიკურია თავისი საგნობრივი შემადგენლობით. კერძოდ, ლიზინგის თანდაყოლილი თავისებური „ბიზნეს სამკუთხედის“ გარდა, აქ მოიჯარეს როლში შეიძლება წარ-

მოდგეს მეწარმე-იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე. ლიზინგის დროს მოვლა-პატრონობის, კაპიტალური რემონტის, დაზღვევის უზრუნველყოფა ევალება მოიჯარეს ან გამყიდველს და მას აქვს უფლება აირჩიოს სალიზინგო ხელშეკრულების საგანი და განსაზღვროს მისი გამყიდველი. მხარეები შეიძლება სხვაგვარადაც შეთანხმდნენ, მაგრამ ეს აუცილებლად უნდა აისახოს შეთანხმებაში.

ლიზინგის ეკონომიკური არსი მარტივად აიხსნება სალიზინგო ოპერაციებიდან გამომდინარე ქონებრივი ურთიერთობების ხასიათით. ქონება - სალიზინგო ხელშეკრულების საგანი - წარმოადგენს მეიჯარის საკუთრებას. ლიზინგის მიმღები, ხელშეკრულების მოქმედების მანძილზე, იღებს უფლებას ფლობდეს და გამოიყენოს ეს ქონება გარკვეული საფასურით. მეიჯარისთვის კომერციული მხარე შედგება მისი მთლიანი ხარჯებისგან: ქონების საბალანსო ღირებულება, გამოყენებული სესხების საკომისიო და დამატებითი მომსახურება. მოიჯარის ხარჯები მოიცავს: იჯარით აღებული ქონების ღირებულებას, მეიჯარისთვის ქონების შესაძენად სესხის გამოყენების საფასურს, მეიჯარისთვის საკომისიოს, ქონების დაზღვევის საფასურს (თუ იგი დაზღვეულია მეიჯარის მიერ), მეიჯარის დამატებითი მომსახურების საფასურს, ქონების გადასახადს და ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ სხვა ხარჯებს.

ლიზინგის მექანიზმი არის სერიოზული კატალიზატორი, რომელიც ხელს უწყობს ბაზრის სუბიექტების აქტიურობას, წარმოების განვითარებას და ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას. ლიზინგი ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული მექანიზმია თანამედროვე ეკონომიკაში. ეს იდეა ეფუძნება ინტერესთა ბალანსს, რომელსაც უზრუნველყოფს ლიზინგი. ეს ეხება მწარმოებლების, მომხმარებლების, ბანკების, სადაზღვევო სტრუქტურების და სალიზინგო კომპანიების ინტერესებს.

ჩვენი აზრით, ლიზინგის ყველაზე ეფექტური მექანიზმი არის ეკონომიკის კაპიტალის ინტენსიური სფეროები, მათ შორის გემომშენებლობა და გემების შეკეთება. ბოლო რამდენიმე წლის განმავლობაში, პრაქტიკულად არ იყო დაფინანსება ძირითადი საშუალებების (მაგალითად, ჯაჭვების, ლუზების, ამწეების და სხვა) შესაძენად, რამაც გამოიწვია პორტის გარკვეული ტიპის სამუშაოების შემცირება. არსებული მექანიზმები მოძველებულია ფიზიკურად და მორალურად, ტექნიკის ცვეთა შეადგენს 70-80%-ს. ამ პირობებში პორტების ტექნიკური გადაიარაღების პრობლემების გადაჭრის ყველაზე ეფექტური მექანიზმი ლიზინგია. შესწავლილი პრობლემის გათვალისწინებით, აუცილებელია გამოვეყოთ:

1) პორტების მზა პროდუქციის ლიზინგი (გემები, ნაგები, იახტები, დრეჯერები და ა.შ.);

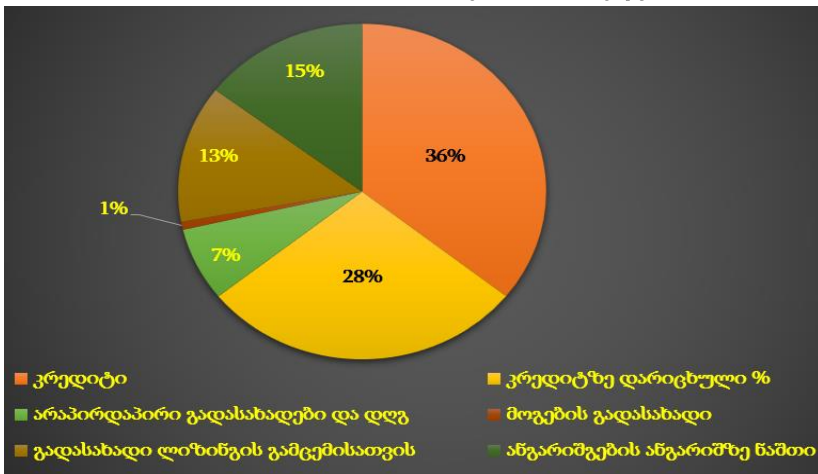
2) არსებული აღჭურვილობის განვითარება-მოვლის და ახალი სამრეწველო პროდუქციის შესაქმნელად შეძენილი აღჭურვილობის ლიზინგი.

ლიზინგის მითითებული ფორმები ლოგიკურად არის ურთიერთდაკავშირებული. რა თქმა უნდა, ლიზინგი არ არის პორტების ყველა პრობლემის გადაჭრის პანაცეა, მაგრამ ეს მათი ფინანსური ინფრასტრუქტურის შემადგენელი ელემენტია. მიზეზი არის არა მხოლოდ საქმიანობის ამ სფეროს კაპიტალის მაღალი ინტენსივობა, არამედ ისიც, რომ თანამედროვე გემის სასიცოცხლო ციკლი ხანგრძლივია. ამიტომ ნორმალური კვლავწარმოება მხოლოდ ოპერატორის საკუთარი სახსრების ხარჯზე პრაქტიკულად შეუძლებელია. ამ მხრივ, მსოფლიოში შემუშავდა კვლავწარმოების გარე ფინანსური მხარდაჭერის სისტემა, რომელიც დაფუძნებულია სალიზინგო მექანიზმებზე. ლი-

ზინგი არის ურთიერთობების კომპლექსი, რომელიც შედგება რამდენიმე ელემენტისგან:

1. **პირველი** და მთავარი არის ტვირთის გადაზიდვის ბაზარი. ის მთავარ ელემენტად უნდა ჩაითვალოს იმ მიზეზით, რომ მწარმოებლების, გადამზიდავებისა და სალიზინგო კომპანიების ყველა ხარჯი უნდა გადაიხადოს გადამზიდველმა;

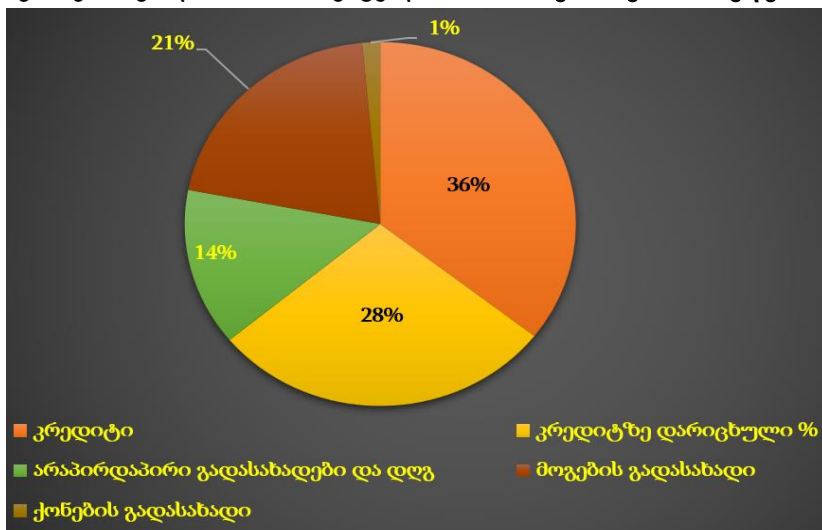
დიაგრამა 29. ლიზინგის გამცემის ამონაგების სტრუქტურა ლიზინგის დროს (შედგენილია ავტორის მიერ (კინწურაშვილი, 2019); (შენგელია, 2021) წყაროს მიხედვით)



2. **მეორე** არის ფინანსური სისტემა, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს აუცილებელი მხარდაჭერა გემებისა და ძირითადი საშუალებების განახლებისთვის. ამის მიღწევა შესაძლებელია თანამედროვე ფინანსური მექანიზმების გამოყენებით. მსოფლიო გამოცდილებიდან გამომდინარე, სალიზინგო პროექტებში ინვესტიციის ძირითადი წყარო შეიძლება იყოს ბანკები და სადაზღვევო კომპანიები, რომლებსაც აქვთ ე.წ. გრძელვადიანი

აქტივები. მაგრამ აქ, ცხადია, უფრო სწორი იქნება ვისაუბროთ ინტერესთა ბალანსზე და გავაანალიზოთ მოიჯარის შემოსავლების სტრუქტურა ლიზინგიდან და ბანკის დაკრედიტებიდან (დიაგრამები 29 და 30).

დიაგრამა 30. ლიზინგის გამცემის ამონაგების სტრუქტურა საბანკო ლიზინგის დროს (შედგენილია ავტორის მიერ (კინწურაშვილი, 2019); (შენგელია, 2021) წყაროების მიხედვით)



შეუძლებელია იმის იგნორირება, რომ: (i) ლიზინგს აქვს მთელი რიგი უდავო უპირატესობა მის მთავარ კონკურენტთან - საბანკო სესხთან შედარებით; (ii) ლიზინგი შედარებით იაფია. გამოთვლები ადასტურებს, რომ სალიზინგო ოპერაციების დაბეგრვისა და აღჭურვილობის კრედიტით შეძენას შორის არსებული სხვაობის, დაჩქარებული ამორტიზაციის, იჯარის გადახდების დგარკვეულ დროზე

განაწილების და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით, ლიზინგის სქემა, ბანკის დაკრედიტების სქემასთან შედარებით ზოგავს საბრუნავი კაპიტალის 10-20%; (iii)ლიზინგის აშკარა უპირატესობა კრედიტთან შედარებით არის სესხზე უზრუნველყოფის არარსებობა. ლიზინგის მექანიზმში თავად სალიზინგო ქონება წარმოადგენს უზრუნველყოფას, ვინაიდან სალიზინგო კომპანია ინარჩუნებს მასზე საკუთრების უფლებებს; (iv)საგადასახადო შეღავათების უზრუნველყოფი მალალმომგებიანი სპეციალური ინვესტორები (მაგალითად, ხორბლის, მზესუმზირის, ნავთობისა და ქვანახშირის სასოფლო-სამეურნეო მწარმოებლები და ა.შ.), რომლებიც დაინტერესებულნი არიან გემების მშენებლობასთან დაკავშირებული სალიზინგო პროექტებით; (v) თავად გემთმშენებელი და გემშემკეთებელი საწარმოების ფული; გადამზიდავი კომპანიების საშუალებები.

3. **მესამე** ელემენტია გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების ინდუსტრია, რომლის გარეშეც მომავალში შეუძლებელი იქნება ქართული სავაჭრო ფლოტის ნორმალური განვითარება.

4. **მეოთხე** ელემენტი, რომლის გარეშეც შეუძლებელია მესამის შესრულება, არის სახელმწიფო. მისი ჩარევა აქ გამართლებულია.

მიუხედავად ეკონომიკურ პროცესებში სახელმწიფოს ჩარევის ოპტიმალური დონის შესახებ მიმდინარე დისკუსიისა, მეცნიერება და ეკონომიკური პრაქტიკა მიუთითებს საზოგადოების ეკონომიკურ ცხოვრებაში სახელმწიფოს მონაწილეობის (პირველ რიგში რეგულირების) შესაძლებლობასა და აუცილებლობაზე. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ნაშრომში ცალკე განიხილება სახელმწიფო პროტექციონიზმი ინვესტიციებში, აქ აუცილებელია აღინიშნოს სახელმწიფოს როლი პორტების განვითარებისთვის სტრატეგიული სალიზინგო ინვესტორის არჩევაში.

ის შეიძლება იყოს საქართველოს რომელიმე მსხვილი კომერციული ბანკი (მაგალითად, TBC-ბანკი, რომელსაც რამდენიმე წლის წინ ქონდა სპეციალური სალიზინგო მიმართულება TBC-Lease). მთავრობას შეუძლია დაეხმაროს ეროვნულ წარმოებას მანქანათმშენებლობის პროდუქციის შეღავათიან ფინანსურ ლიზინგში, მათ შორის სახელმწიფო მხარდაჭერის ახალი ფორმის, - სესხებზე საპროცენტო განაკვეთის ნაწილის სუბსიდირების სახით.

ლიზინგზე საუბრისას, პირველ რიგში, აუცილებელია გადამოწმდეს პორტების მიერ განხორციელებული სალიზინგო ოპერაციების ეფექტიანობის (მიზანშეწონილობის) შეფასების საკითხი. საპორტო ლიზინგის ეფექტიანობის თავისებურებების გაანალიზების შედეგად შესაძლებელია გამოვყოთ ეფექტიანობის გაზრდის ეკონომიკური, სამრეწველო და სოციალური მხარეები.

მოიჯარისთვის ლიზინგის ძირითადი ეკონომიკური უპირატესობებია:

1. ფინანსური გარიგების სრული უზრუნველყოფა.
2. ხარჯების განაწილება ლიზინგის მთელ პერიოდზე, რაც გამოთავისუფლებული სახსრების სხვა სახის აქტივებში ინვესტირების საშუალებას აჩენს.
3. აღჭურვილობის მიღების შესაძლებლობა დიდი ერთჯერადი ხარჯების გარეშე.
4. სალიზინგო გადახდების განხორციელება მხოლოდ ტექნიკის დამონტაჟების და ექსპლუატაციაში გაშვების შემდეგ.
5. ხელშეკრულების დასრულების შემდეგ მოიჯარის უფლება იჯარით აღებული ქონების უპირატესი შეძენის შესახებ.

6. საერთაშორისო ლიზინგის შემთხვევაში მეიჯარისთვის ლიზინგის ობიექტის დაბრუნებისას საბაჟო გადასახადის გადახდა სალიზინგო ობიექტების არა საწყისი, არამედ ნარჩენი ღირებულებით.
7. საწარმოს ქონების გადასახადის შემცირება, ვინაიდან ლიზინგის ობიექტების ღირებულება აისახება მოიჯარის აქტივების ბალანსზე მხოლოდ ქონების მის საკუთრებაში გადაცემის შემთხვევაში (მანამდე იგი ირიცხება მეიჯარის ბალანსზე).
8. საშემოსავლო გადასახადის შემცირება, ვინაიდან: ა) სალიზინგო გადასახადები შედის წარმოების ღირებულებაში შემავალ ხარჯებში; და ბ) ლიზინგის სქემის გამოყენებისას არ არის საჭირო ძირითადი საშუალებების ამორტიზაციის დარიცხვა, რაც ზრდის ტექნიკური გადაიარაღებისა და წარმოების მოდერნიზებასთან დაკავშირებული საშემოსავლო გადასახადის შეღავათების რაოდენობას (სარგებელი გამოითვლება, როგორც სხვაობა ტექნიკური გადაიარაღებისა და მოდერნიზაციისთვის ინვესტირებულ თანხასა და ამორტიზაციას შორის).

ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასების მეთოდების აღწერისას აუცილებელია გამოვყოთ ორი მეთოდი: ა) საინვესტიციო პროექტების ეფექტიანობის შეფასება; ბ) პირდაპირი ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასება.

ინვესტიციის რენტაბელობის გაანგარიშების მეთოდი იძლევა საშუალებას, განვსაზღვროთ კომპანიის მიერ ყოველ 1 ინვესტირებულ ლარზე მიღებული შემოსავალი. მეთოდიკა მდგომარეობს წლიური ფულადი შემოსავლების (ინვესტიციების გარეშე) არსებული ღირებულების - დაბანდებული სახსრების მიმდინარე ღირებულებასთან შეფარდებაში. ამ მეთოდის მიხედვით არის მისი,

როგორც საინვესტიციო ვარიანტების შეფასების კრიტერიუმად გამოყენების შეუძლებლობა.

შემოსავლის შიდა კოეფიციენტის გამოთვლის მეთოდი (შესყიდვების შიდა კოეფიციენტი) გვიჩვენებს საინვესტიციო მიზნებისთვის გამოყოფილი სახსრების ანაზღაურების დონეს. თავისი ეკონომიკური არსით, ანაზღაურების შიდა განაკვეთი უახლოვდება ფინანსურ გამოთვლებში გამოყენებულ სხვადასხვა სახის საპროცენტო განაკვეთებს და გამოყენება შესაძლებელს ხდის საინვესტიციო პროექტების განხორციელების შესაძლებლობის ეკონომიკური საზღვრის დადგენას, მათ რანჟირებას ინვესტორისთვის მიმზიდველობის დონის მიხედვით.

მაგრამ ლიზინგის ეფექტიანობის შესაფასებლად, რა თქმა უნდა, მნიშვნელოვანია ანაზღაურებადი პერიოდის განსაზღვრა. ანაზღაურება არის საზომი, რომელიც საშუალებას იძლევა განისაზღვროს, თუ რა დრო დასჭირდება ფირმას საწყისი ხარჯების ასანაზღაურებლად. ანაზღაურებადი პერიოდი არის დრო, რომლის განმავლობაშიც აღჭურვილობის ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავალი დაფარავს ინვესტიციის ხარჯებს. ანაზღაურებადი პერიოდი ჩვეულებრივ იზომება წლებით ან თვეებით. პროექტის ეფექტიანობის ინდიკატორად გამოიყენება ანაზღაურებადი პერიოდი, რომელიც გამოითვლება გადახდების (ინვესტიციების) თანხის წლიურ შემოსულ თანხებთან თანაფარდობით. ანაზღაურებადი პერიოდი ახასიათებს პროექტის რისკს, მაგრამ არ ასახავს პროექტის ეფექტიანობას ანაზღაურებადი პერიოდის შემდეგ და მხოლოდ ამ ინდიკატორის გამოყენება პროექტის ეფექტიანობის დასადგენად საკმარისი არ არის.

ლიზინგის ეფექტიანობის შესაფასებლად ყველაზე მნიშვნელოვანია ის მეთოდები, რომლებიც განსაზღვრავს პირდაპირ სალიზინგო პროექტის ეფექტიანობას. ამერიკული მეთოდო-

ლოგის მიხედვით, მხედველობაში მიღებული ძირითადი ინდიკატორები მოიცავს:

- კრედიტით გაყიდვისას ქონების ღირებულების შედარებას მის სალიზინგო ხელშეკრულების პირობებით გათვალისწინებულ ღირებულებასთან;
- ტრანზაქციის დაფინანსების განაკვეთების ვარიანტების გაანგარიშებას;
- ამ ქონების მესაკუთრისგან ლიზინგის ობიექტის ექსპლუატაციიდან მიღებული მოგების შედარებას მისი ლიზინგით სარგებლობის შემოსავალთან.

იჯარით აღებული ქონების ღირებულების შედარება მის ღირებულებასთან შესყიდვის დროს, მაგალითად, სესხის აღების პირობით, შემოთავაზებულ ტრანზაქციაში მონაწილე მხარეებს საშუალებას აძლევს გაითვალისწინონ როგორც სესხის მახასიათებლები, ასევე საგადასახადო შეღავათები, რომლებიც შეიძლება მიიღოს ორივე მხარემ.

პროექტის საბოლოო გადანწყვეტილებაზე დიდ გავლენას ახდენს არაეკონომიკური მოსაზრებები. ლიტერატურაში არსებობს სხვადასხვა ვარიანტი ფინანსური და არაფინანსური კრიტერიუმების თანაფარდობის შესაფასებლად:

- რაოდენობრივი ფაქტორების დომინანტური მნიშვნელობა;
- რაოდენობრივი და ხარისხობრივი ფაქტორების თითქმის ერთნაირი მნიშვნელობა;
- რაოდენობრივი კრიტერიუმების დიდი მნიშვნელობა იმ შემთხვევაში, როდესაც საქმე ეხება არსებული წარმოების გაფართოებას.

ფინანსურ და ეკონომიკური ლიტერატურაში შემოთავაზებული ვარიანტები, რომელთა არაეკონომიკური კრიტერიუმები

გავლენას ახდენს საინვესტიციო გადაწყვეტილებებზე. აღნიშნულია, რომ პროექტები მიიღება უსაფრთხოების მიზნით, როგორც არსებული პროგრამების გაგრძელება, სოციალური და სამართლებრივი მიზეზების გამო. ზოგიერთ შემთხვევაში, ემატება ეკოლოგიური მოსაზრებები, ასევე უსაფრთხოების ზომები და ფსიქოლოგიური კლიმატი გუნდში. ისინი ასევე ხაზს უსვამენ კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნებას და მთავრობის რეგულაციების დამორჩილების აუცილებლობას.

გავაანალიზეთ რა წყლის ტრანსპორტში მოიჭარისთვის ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასების ინდიკატორები, შევიშუავეთ შემდეგი კლასიფიკაცია:

- სალიზინგო პროექტის საბოლოო ეფექტიანობის დამახასიათებელი ფინანსური და ეკონომიკური მაჩვენებლები - ამ ჯგუფში შედის ის, რაც იძლევა ლიზინგის ეფექტიანობის ფინანსური და ეკონომიკური მხარის შეფასებისთვის ლიზინგის მექანიზმის გამოყენების საშუალებას. მათ შორის: შემოსავლის შიდა მაჩვენებელი (ანაზღაურების სიდა კოეფიციენტი), მომგებიანობა, ანაზღაურებადი პერიოდი;
- შესრულების ინდიკატორები, რომლებიც ახასიათებს ზოგადად პორტების მუშაობას (შედგად ლიზინგის მექანიზმის გამოყენება) - ჯგუფი მოიცავს ინდიკატორებს, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას ლიზინგის ეფექტიანობის შესაფასებლად სპეციალურად წყლის ტრანსპორტზე: ეს არის გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების მოცულობის ცვლილების ინდიკატორები. სინამდვილეში, ეს მაჩვენებლები ახასიათებს სამუშაოს შედარებით და აბსოლუტურ ზომებს: სამრეწველო სამუშაოების თვითღირებულებას და შესრულებული მომსახურების სპექტრს;

- ინდიკატორები, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას ლიზინგის გარკვეული ასპექტების ეფექტიანობის შეფასებად - ისეთი, როგორიცაა სალიზინგო გადახდების ოდენობა, ტრანზაქციის დახურვის ოდენობა, რისკის კოეფიციენტი, თვითღირებულების შესაძლო ზრდის ლიმიტები, სადაზღვევო ხარჯები, გადასახადის ოდენობა, ანუ რომლებითაც შესაძლებელია ლიზინგის პროცესის ინდივიდუალური ასპექტების განსჯა.

უნდა აღინიშნოს, რომ ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასების თითქმის ყველა კრიტერიუმი თითოეულ განხილულ ასპექტში (ფინანსური, ეკონომიკური და ხარისხობრივი) იკვეთება და ისეთი მახასიათებლები, როგორიცაა რისკის ანალიზი, გულისხმობს ორ ურთიერთშემავსებელ ტიპს - ხარისხობრივს და რაოდენობრივს. პირველი განსაზღვრავს რისკის ფაქტორებს, რისკის პოტენციურ სფეროებს, მეორე - იძლევა საშუალებას თითოეული ტიპის რისკის ზომის რიცხობრივად განსაზღვრისათვის. აქედან გამომდინარე, ეს არის ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასებისადმი ინტეგრირებული მიდგომა, რომელიც იძლევა ლიზინგის მექანიზმის გამოყენების შედეგების ყველაზე სრულ, ობიექტურ სურათს ნებისმიერ სფეროში, მათ შორის წყლის ტრანსპორტის ჩათვლით.

ეკონომიკური ლიტერატურის ანალიზის საფუძველზე შეიძლება დავასკვნათ, რომ ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასების გამოყენებული ვარიანტები, როგორც წესი, მხოლოდ კონკრეტული სალიზინგო ოპერაციიდან მოსალოდნელი მოგების ოდენობის განსაზღვრას ან ლიზინგის სესხის აღჭურვილობის შეძენასთან შედარებას გულისხმობს. ანუ ლიზინგის ოპერაციების მხოლოდ ფინანსური მხარე მოქმედებს და არ არის გათვალისწინებული ლიზინგის ხარისხობრივი ეფექტიანობის საკითხები.

მაგრამ პოზიტიურია ის ფაქტი, რომ ეკონომიკურ ლიტერატურაში სალიზინგო ოპერაციების ეფექტიანობის დასადგენად შემოთავაზებული მეთოდები შესაძლებელს ხდის შეფასდეს სხვადასხვა სალიზინგო ვარიანტები, შეედაროს ისინი ერთმანეთს და აირჩეს ყველაზე მიმზიდველი. ამავდროულად, უნდა აღინიშნოს, რომ ლიტერატურაში გათვალისწინებული ინდიკატორები არ შეიძლება იყოს უნივერსალური ყველა სახის სალიზინგო ოპერაციებისთვის, ვინაიდან თითოეული გარიგება მოითხოვს ინდივიდუალურ მიდგომას. რა თქმა უნდა, გაანგარიშების ვარიანტი და ინდიკატორების არჩევანი უნდა განისაზღვროს ლიზინგის განხილული მოცულობის სპეციფიკის გათვალისწინებით.

ამრიგად, წყლის ტრანსპორტში ლიზინგის ეფექტიანობის შეფასების მეთოდოლოგიის დახასიათების საფუძველზე, შეიძლება განვასხვავოთ შემდეგი ყველაზე მნიშვნელოვანი ეტაპები:

- იჯარის გადასახადების გამოთვლის ვარიანტისა და მათი გადახდის მეთოდის განსაზღვრა, რომელიც სხვაზე მეტად არის მისაღები სალიზინგო ოპერაციის ყველა მონაწილისათვის;
- პროექტის პოტენციური რისკის დამახასიათებელი ინდიკატორების გაანგარიშება, რისკის შემცირების შესაძლო გზების იდენტიფიცირება;
- ფინანსური, ეკონომიკური და ხარისხობრივი მაჩვენებლების ყოველმხრივი გათვალისწინება;
- პროექტის მონაწილეებს შორის ურთიერთქმედების ფორმის გავლენის გათვალისწინება მის ეფექტიანობაზე;
- პროექტის განვითარების სხვადასხვა სცენარის გათვლენები;
- სხვადასხვა მეთოდის გამოყენება ერთი სალიზინგო პროექტის ეფექტიანობის შესაფასებლად.

თავი 4. ჰორიზონტის განვითარების ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფორმების სრულყოფა

4.1. ფინანსური და სამრეწველო გაერთიანებების შექმნის ეკონომიკური და სამართლებრივი დასაბუთება

საქართველოს ეკონომიკის სტაბილიზაციის ხანგრძლივმა მცდელობებმა კიდევ ერთხელ დაადასტურა ჭეშმარიტება: საწარმოების მაღალი ეფექტიანობა შეუცვლელი პირობაა ფინანსური და მონეტარული სისტემის გაუმჯობესებისა და ეკონომიკური აღდგენისთვის. საწარმოების რეფორმირება, მათი და სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული აქციების მართვის ხარისხის გაუმჯობესება, გადახდისუნარო და არასიცოცხლისუნარიანი წარმოების ერთეულების რეორგანიზაცია და ლიკვიდაცია, მენეჯერების მოტივაციის შექმნა მათი საქმიანობის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით - ეს არის პრობლემების არასრული ჩამონათვალი, რომლებიც უნდა გადაწყდეს საქართველოში გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების თანამედროვე დარგების შესაქმნელად.

საქსტატის მონაცემების მიხედვით, ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 85%-ზე მეტს აწარმოებენ მსხვილი და საშუალო საწარმოები, რომელთა უმეტესობა გარკვეულწილად ინტეგრირებულია კორპორატიული სექტორის სტრუქტურაში. სწორედ მსხვილი კორპორაციული წარმონაქმნების მეშვეობით მიმოიქცევა ძირითადი საინვესტიციო და ფინანსური ნაკადები. მხოლოდ სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებულმა და შეტანილმა ფინანსურმა და სამრეწველო ჯგუფებმა, რომლებიც შეადგენენ არსებული de facto კორპორაციების მხოლოდ მცირე

ნაწილს, 2023 წლის იანვარ-ნოემბერში უზრუნველყვეს მთლიანი შიდა პროდუქტის 4,4% და მთლიანი სამრეწველო პროდუქციის დაახლოებით 10%-ის გამოშვება. ფიქსირებულ კაპიტალში, დაფინანსების ყველა წყაროდან მიღებულმა ინვესტიციების მოცულობამ, რომელიც მიეკუთვნება ოფიციალური საფინანსო-სამრეწველო ჯგუფების წილს, შეადგინა დაახლოებით 7%. ამდენად, დღეს თამამად შეგვიძლია ვისაუბროთ საქართველოს ეკონომიკაში მსხვილი კორპორაციული სექტორის ლიდერის როლზე, რომელიც წარმოდგენილია ინტეგრირებული სტრუქტურებით - წარმოების, საფინანსო და საკრედიტო, სავაჭრო, ინოვაციური და სხვა პროფილის ეკონომიკური სუბიექტების გაერთიანებებით.

უცხოური გამოცდილების ანალიზი ავლენს საწარმოების დაჯგუფების მრავალფეროვან ეფექტურ ვარიანტს, ხელს უწყობს სხვადასხვა ტიპის კორპორაციების ქონებისა და ფინანსური საფუძვლების წარმოჩენას. ამავდროულად, საწარმოთა დაჯგუფებებს შორის არსებული ურთიერთობა განიცდის შესამჩნევ ევოლუციას. სახეზეა აზრთა სხვადასხვაობა თანამედროვე პირობებში კორპორატიულ სტრუქტურებში ინტეგრაციის ზომასთან შესაბამისობის შესახებ.

გავრცელებული პრაქტიკაა, რომ ორგანიზაციებისა და მოქალაქეების ნებისმიერ გაერთიანებას, რომელიც შეიქმნა საერთო მიზნის მისაღწევად და მოქმედებს საერთო სახელით, ეწოდება კორპორაციები ან კორპორატიული ასოციაციები. არსებობს კორპორაციების შემდეგი ტიპები:

- არაკომერციული სუბიექტები, რომლებსაც არ აქვთ მოგების მიღების მიზანი (სახელმწიფო, საქალაქო, მუნიციპალური, პოლიტიკური, საქველმოქმედო, საგანმანათლებლო, რელიგიური და მსგავსი დაწესებულებები);

- კომერციული კორპორაციები, რომლებიც თავის მხრივ, კლასიფიცირდება სხვადასხვა კრიტერიუმების მიხედვით.

კომერციულ ორგანიზაციები საკუთარი სამეწარმეო საქმიანობის ეფექტიანობის გასაზრდელად, მისი კოორდინაციისა და თანამშრომლობის, სხვა ლეგალური მიზნების მიღწევის გზით, შეიძლება გაერთიანდეს შემდეგი კავშირების შექმნით: (i) არაკომერციული ამხანაგობების ასოციაციები (კავშირები); (ii) ჰოლდინგი; (iii) ფინანსური და სამრეწველო ჯგუფები; (iv) მარტივი პარტნიორობა.

ზემოაღნიშნული კლასიფიკაცია ემყარება გაერთიანებების **იურიდიულ ფორმებს** შორის არსებულ განსხვავებას და არა მათ ეკონომიკურ შინაარსს. **ეკონომიკური შინაარსის** თვალსაზრისით კი, რომელიც ეფუძნება ასოციაციის შექმნის მიზანს, ამა თუ იმ სამეწარმეო-ეკონომიკური, კომერციული ფუნქციების ცენტრალიზაციის პრინციპებს, უფლებამოსილების განაწილებას ასოციაციის მონაწილეებს შორის, გამოყოფენ: კონცერნებს, კარტელები, სინდიკატებს, კონსორციუმებს და ა. შ. ასოციაციების მიზნები შეიძლება განხორციელდეს გარკვეული სამართლებრივი ფორმის ჩამოყალიბებით. ასე, მაგალითად, კონცერნები, როგორც წესი, ხორციელდება ჰოლდინგის სახით; კარტელები, კონსორციუმები, პულები, შეიძლება შეიქმნას მარტივი პარტნიორობის სახით. სინდიკატებს, რომლებსაც აქვთ სპეციალიზებული სავაჭრო და გაყიდვების ოფისი თავიანთ სტრუქტურაში, თანამედროვე საბაზრო პირობებში შეუძლიათ შეიძინონ ფინანსური და სამრეწველო ჯგუფების ან ჰოლდინგი კომპანიების ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფორმა. შექმნის მიზნის თვალსაზრისით, ლიტერატურაში მიღებულია კონკურენციის შეზღუდვისკენ მიმართული ასოციაციების დაჯგუფება, ან მონოპოლიური ასოციაციები. ასეთი ასოციაციები მოიცავს კარტე-

ლებს, სინდიკატებს, ტრასტებს. მონოპოლიური ასოციაციები შეიძლება შეიქმნას სხვადასხვა ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფორმით: ჰოლდინგი, FIG, მარტივი პარტნიორობა და სხვა. ეს უნდა იყოს დაფუძნებული მონაწილეთა შორის სხვა სახელშეკრულებო (სავალდებულო) ურთიერთობებზე და უნდა არსებობდეს მონაწილეებს შორის ზეპირი შეთანხმების სახითაც კი.

ასოციაციის ორგანიზების მეთოდის მიხედვით (**ნებაყოფლობითი ან იძულებითი**) შესაძლებელია განვასხვავოთ ვერტიკალური და ჰორიზონტალური ტიპის გაერთიანებები. ვერტიკალური ტიპის ასოციაციები ან არათანაბარი ასოციაციები, რომლებიც დაფუძნებულია ეკონომიკურ დაქვემდებარებაზე და კონტროლზე, მოიცავს როგორც ჰოლდინგ კომპანიებს, ასევე ჰოლდინგის ტიპის ასოციაციებს: უნიტარული საწარმოები თავიანთი შვილობილი კომპანიებით, არაკომერციული ორგანიზაციები და მათ მიერ შექმნილი ბიზნეს კომპანიები. ჰორიზონტალური ტიპის ასოციაციები, ანუ თანაბარი ასოციაციები, რომლებიც დაფუძნებულია ნებაყოფლობითი თანამშრომლობის ურთიერთობებზე, მოიცავს ასოციაციების სახელშეკრულებო ფორმებს: ასოციაციები (კავშირები), არაკომერციული პარტნიორობა, მარტივი პარტნიორობა. ფინანსური და სამრეწველო ჯგუფები (ისინი კანონმდებლობაში განსაზღვრულია, როგორც იურიდიული პირების ერთობლიობა, რომლებიც მოქმედებენ როგორც ძირითადი და შვილობილი კომპანიები, ან რომლებმაც სრულად ან ნაწილობრივ გააერთიანეს თავიანთი აქტივები საფინანსო-საწარმოო ჯგუფების შექმნის შესახებ არსებული შეთანხმების საფუძველზე, ნებაყოფლობითობის თაველსაზრისით), ჩვენი აზრით, შეიძლება იყოს პირველ ან მეორე ჯგუფში. საფინანსო-ინდუსტრიული ჯგუფები, რომლებიც მოქმედებენ

როგორც ძირითადი და შვილობილი კომპანიების ერთობლიობა, წარმოადგენენ ვერტიკალური ტიპის გაერთიანებებს, რომლებიც დაფუძნებულია „მონაწილეობის სისტემაზე“. ჰორიზონტალური ტიპის გაერთიანებებად კლასიფიცირდება საფინანსო-სამრეწველო ჯგუფები, რომლებიც შექმნილია ჯგუფის შექმნის შესახებ არსებული ხელშეკრულების შესაბამისად რესურსების გაერთიანებით და ცენტრალური კომპანიის დაარსებით.

შესაძლებელია ასოციაციების კლასიფიკაცია იურიდიული სუბიექტის კრიტერიუმის მიხედვით. ტრადიციული ცივილისტური მიდგომის თვალსაზრისით, რომელიც სამოქალაქო სამართლებრივი ურთიერთობის კოლექტიურ სუბიექტებად აღიარებს მხოლოდ იურიდიულ პირებს, იურიდიულ სუბიექტთა გაერთიანებების სიას მიეკუთვნებიან მხოლოდ ასოციაციები (კავშირები) და არაკომერციული ამხანაგობები; ყველა სხვა გაერთიანება, რომელსაც არ გააჩნია იურიდიული პირის სტატუსი, წარმოადგენს არაიურიდიულ სუბიექტს.

დასავლეთის სახელმწიფოთა უმეტესობის კანონმა აღიარა პირთა ჯგუფის არსებობა, რასაც მოწმობს 1983 წლის 13 ივნისს ევროკავშირის მეშვიდე დირექტივის მიღება, რომელიც ავალდებულებს ჯგუფის მთავარ საწარმოს, შეადგინოს კონსოლიდირებული ანგარიშები. საქართველოს კანონმდებლობამ ასევე აღიარა კონსოლიდირებული აღრიცხვის აუცილებლობა ჰოლდინგ კომპანიებში და ფინანსურ და სამრეწველო ჯგუფებში, რაც დამატებითი დადასტურებაა იმისა, რომ ბიზნეს ასოციაციები მთელ რიგ სამართლებრივ ურთიერთობებში მოქმედებენ როგორც ერთიანი ეკონომიკური სუბიექტები და, მიუხედავად იურიდიული პირის სტატუსის არარსებობისა, განიხილება კანონით (კონკურენტული, საგადასახადო და სხვ.), როგორც სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტები.

საქართველოს კანონმდებლობა, განვითარებული სამართლებრივი წესრიგის მქონე ქვეყნების კანონმდებლობის შესაბამისად, საკუთარი მოქალაქეების ინტერესების დასაცავად აღიარებს, რომ სამართლებრივი რეგულირების საჭიროება შეიძლება არსებობდეს ფორმალურად დამოუკიდებელ და იურიდიულად დამოუკიდებელ პირებს, ასევე იურიდიული პირის სტატუსის არმქონე ეკონომიკური სუბიექტებს შორის.

კომერციული ორგანიზაციების გაერთიანება უზრუნველყოფს შერწყმის ან სინერგიულ ეფექტს, რომელიც ეფუძნება საბაზრო ეკონომიკაში ბიზნეს ასოციაციების რეალურ უპირატესობებს კომერციულ ორგანიზაციებთან შედარებით. ბიზნეს ასოციაციების ჩამოყალიბებასთან დაკავშირებული უარყოფითი შედეგები (ბაზრების მონოპოლიზაცია, შეილობილი კომპანიების აქციონერთა ინტერესების შელახვის შესაძლებლობა, ასოციაციის მონაწილეთა მიერ გადახდილი გადასახადების მთლიანი ოდენობის შემცირება, კრედიტორების გარანტიების შემცირება) კომპენსირებული უნდა იყოს სახელმწიფო სამართლებრივი რეგულირებით, რომლებიც ეფუძნება სამართლებრივ ურთიერთობათა ყველა მონაწილის კანონიერ უფლებებისა და ინტერესების დაცვის პრინციპს.

საწარმოთა დაჯგუფების სხვადასხვა ვარიანტების ეფექტიანობის ანალიზის დამატებით სირთულეს იწვევს ის ფაქტი, რომ კორპორაციის საქმიანობაში მოგება არ წარმოადგენს დომინანტურ ორიენტირს. აქვე უნდა აღინიშნოს კორპორაციის ინოვაციური უპირატესობები, ვინაიდან, როგორც ვიცით, ინოვაციური პროცესების არასაკმარისი ინტენსივობა, იყო ჩვენი ქვეყნის რეფორმამდელი ეკონომიკის მთავარი ხარვეზი.

ამ პროცესების შემაფერხებელი გარემოებებია:

- მონათესავე დარგების ურთიერთქმედების სირთულე;

- ერთობლივი მოთხოვნისა და შედეგის გაურკვეველობა;
- დაფინანსების პრობლემები, რომლებიც დიდწილად დაკავშირებულია პირველ ორ ფაქტორთან.

ამ გარემოებების გავლენა ძლიერდება, როდესაც ახალი წარმოება ხასიათდება მასშტაბის გაზრდილი ეფექტიანობით. კორპორაციის ინოვაციური უპირატესობები გამოვსახეთ დიagramაზე 41, საიდანაც ჩანს, რომ ინვესტორსა და მომხმარებელს შორის არსებობს პირდაპირი და უკუკავშირი; ხოლო ზოგიერთ შემთხვევაში ეს შეიძლება იყოს ერთი და იგივე პირი.

**სქემა 4. ინოვაციური პროცესი კორპორაციაში
(შედგენილია ავტორის მიერ)**



ჩვენი კვლევის სფეროა პორტები, მათი ეკონომიკური და ორგანიზაციული პრობლემები. ამ დრომდე არ წყდება კამათი გადამზიდავი კომპანიის მთლიანად კორპორატიზაციის აუცილებლობის შესახებ, რაც ხელს უშლის კომპანიისა და მისი ქონების სეპარატიზმს ანდა დამოუკიდებელ სააქციო საზოგადოებაში გადანაწილებას.

მართლაც, თუ გავითვალისწინებთ იმას, თუ როგორ ჩამოყალიბდა ისტორიულად საბჭოთა პერიოდში გადამზიდავი კომპანიები, მაშინ ვლინდება ბუნებრივი მეურნეობის თითქმის სრული სტრუქტურა, სადაც იყო ყველაფერი, მეტალურგიული წარმოებიდან დაწყებული - საკუთარი გემთმშენებლობით დამთავრებული, მათ შორის ხდებოდა უზრუნველყოფა ყველა მატერიალური ღირებულებით, პროდუქციით, სოციალური სფეროთი

(საბავშვო ბალები, საავადმყოფოები და საცხოვრებელი, დამხმარე განყოფილებები და სხვა). ეს იყო ბუნებრივი და შეესაბამებოდა ადმინისტრაციულ-ბრძანებითი მართვის იმდროინდელ ეკონომიკურ-პოლიტიკურ სისტემას.

წყლის ტრანსპორტისთვის ასეთი რადიკალური გადაწყვეტილების შედეგები უკიდურესად უარყოფითი აღმოჩნდა. მრავალმა საწარმოო ქვედანაყოფმა (ქარხნები, პორტები, სარემონტო და ტექნიკური ბაზები და ა.შ.), წარმოების საყოველთაო კრიზისული ვარდნისა და შემდგომი სტაგნაციის პირობებში, დამოუკიდებელი აქციონირების გზით მიიღო თავისუფლება. შედეგად, საბრუნავი კაპიტალისა და შეკვეთების გარეშე დარჩენილი დარგი დაუცველი აღმოჩნდა ველური და დაურეგულირებელი ბაზრის სტიქიის წინაშე. პოსტაბჭოთა რესპუბლიკებში პოლიტიკური და ეკონომიკური სუვერენიტეტების ტალღამ გამოიწვია საწარმოო პოტენციალის მკვეთრი შემცირება, რესურსების კონსერვაცია, უმუშევრობის ზრდა, ნაწილობრივი პროფილების ცვლილება და გაკოტრების მრავალრიცხოვანი შემთხვევა.

შეიცვალა პრიორიტეტები. თუ ადრე პორტების და ქარხნების გადასატვირთი და სხვა აღჭურვილობით გაჯერება ეფუძნებოდა მათ საჭიროებას პრიორიტეტული ტვირთისა და ტექნიკური ფლოტის მიმართ, ახლა მან დაკარგა ეკონომიკური აზრი. ახალ, უჩვეულო პირობებში მყოფ თითოეულ საწარმოს აღარ შეეძლო ფლოტის მუშაობიდან მიღებული შემოსავლის იმედად ყოფნა, რომელმაც თავის მხრივ ასევე დაკარგა თავისი ყოფილი ეკონომიკური მიმზიდველობა. იმის გამო, რომ მკვეთრად და იძულებით იზრდებოდა შესრულებულ სამუშაოთა ფასი, ეს ქვედანაყოფები სულ უფრო მეტად დაშორდნენ ოდესღაც თავიანთ გადამზიდავ კომპანიებს. სეპარატიზმის ლოგიკა ეწინა-

აღმდეგებოდა საღ აზრს, მაგრამ ცხადი იყო: იმის გამო, რომ სუბიექტებმა არ იცოდნენ ბაზარზე მუშაობა, არ იცნობდნენ მის მონაწილეებს, არ ჰქონდათ მარკეტინგული სტრუქტურები და კვლევები, ინდუსტრიულმა საწარმოებმა ფასების განუზომელი მატებით გაანადგურეს საკუთარი თავისუფლება. გადამზიდი კომპანიები, თავის მხრივ, დადგნენ მომსახურების ახალი წყაროების მოძიების აუცილებლობის წინაშე. დაიწყო ძველი საწარმოების განადგურების პროცესი, ახლა უკვე არა საჭირო აღჭურვილობის, მანქანების პარკის, სხვა ქონების მოშორება და ახალი კონკურენტების შექმნა პრაქტიკულად ახალ ქონებაზე და იგივე ტექნოლოგიაზე დაყრდნობით. გემთმშენებლობა მთლიანად შეჩერდა. ეს იყო განადგურების ბუნებრივი შედეგი, რადგან ინვესტიციების არარსებობისა და არასტაბილურობის შემთხვევაში სხვა არაფერია მოსალოდნელი.

ამავდროულად, ფლოტი, რონელიც დარჩა ჩატვირთვების, ჩვეული მომსახურების ბაზებისა და ჩამოყალიბებული მართვის სქემების გარეშე, ჩამოიწერა და გაიყიდა, როგორც ვალების, ასევე საკუთარი ფირმების გადარჩენის სანაცვლოდ. გაყიდული ფლოტი, ეკონომიკის კრიმინალიზაციის, მკაცრი საგადასახადო და საბაჟო პოლიტიკის პირობებში, უცხოური დროშის ქვეშ გავიდა ოფშორში ეგრეთ წოდებულ „ულიცენზიო“ და „გადასახადის გარეშე“ გადამზიდავებად, სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ჩრდილოვან სატრანსპორტო ბაზარზე, სადაც არსებობს გადასახადების 70%-ზე თავის არიდების საშუალება. ამრიგად, კანონმდებლების ეკონომიკურმა შეცდომამ, რომლებიც გადამზიდავი კომპანიების შექმნის გზით ცდილობდნენ ეგრეთ წოდებული სოციალისტური მონოპოლიების აღმოფხვრას და სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის გაფართოებას, გამოიწვია წყლის

ტრანსპორტის პროცესის მართვის სისტემის ოპტიმალური, ტექნოლოგიურად გამართული დარგის განადგურება.

ვთვლით, რომ საქართველოსათვის შემდგომი მოქმედების ძალიან კარგი მაგალითი გახდებოდა პოლონეთის ზოგიერთი გადამზიდი კომპანიის პრაქტიკა, რომლის ჩრდილო-დასავლეთში მდებარე პორტებმა (გდანსკი, გდინია და კოლობჟევი), რამდენიმეწლიანი ლიბერალური რეფორმების და გადაზიდვის კომპანიებში ჰოლდინგი კომპანიების შექმნის აკრძალვის დიდი დაგვიანებით მოხსნის შემდეგ, დაიწყო გადასვლა ბიზნესის ახალ ორგანიზაციულ და იურიდიულ სტრუქტურაზე. პოლონეთის ამ ყველაზე დიდმა და განვითარებულმა პორტებმა მოახდინეს მენეჯმენტის ორგანიზაციული სტრუქტურების ადაპტაცია უკიდურესად დინამიურ და რთულ პირობებთან, შვილობილი კომპანიების პირდაპირი დაარსებით, მათთვის მაქსიმალური ეკონომიკური დამოუკიდებლობის უზრუნველყოფით და გადამზიდავი კომპანიის სტრატეგიულ საკითხებში კონტროლის უფლებამოსილების შენარჩუნებით.

ჰოლდინგის სტრუქტურამ აღმოფხვრა მრავალი ხარვეზი. ამავედროულად, შენარჩუნდა ფლოტის მთავარი რგოლი და მისი სატვირთო ბაზა, გემების შეკეთება და საპორტო საშუალებები. გადაზიდვის კომპანიაში მუშაობა განსაკუთრებით გააქტიურდა, როდესაც მეორადი ფასიანი ქაღალდების ბაზარზე მოხდა გაფანტული აქციების ბუნებრივი კონსოლიდაცია სტრატეგიული ინვესტორის მიერ შეძენილ დიდ პაკეტში. ეფექტური მფლობელის გაჩენამ ხელი შეუწყო თანამედროვე მენეჯმენტის შექმნას, კომპიუტერულ ტექნოლოგიებზე გადასვლას, მენეჯმენტის ფუნდამენტურად ახალი მეთოდების შემუშავებასა და დანერგვას. ჰოლდინგი მიზნად ისახავს საწარმოთა მთელი ჯგუფის ეფექტიანობის, მათი აქტივების საბაზრო ღირებულების ამაღლებას და

მთელი ქონებრივი კომპლექსის ფუნქციონირებიდან მაქსიმალური მოგების მიღებას.

ჩვენი აზრით, **საქართველოს პორტების ასოციაცია** შეიძლება და უნდა იყოს უფრო ფართო, ვიდრე ზემოთ აღნიშნული ჰოლდინგური კომპანიები, რადგანაც მის შემადგენლობაში შევა ახალი წარმოებები. გაერთიანების ამგვარი ფორმა გახდება ტერიტორიული ფინანსურ-ინდუსტრიული ასოციაცია, რადგან საქართველოში ამის ყველა წინაპირობა არსებობს. დღეს შავი ზღვისპირა ქალაქების ეკონომიკურ კომპლექსში არსებული ვითარება ხასიათდება რიგი გადაუხდელობებით, ეკონომიკური კავშირების განწყვეთით, სამრეწველო და სოციალური ინფრასტრუქტურის განადგურებით. მაგრამ თუ იქნება სახელმწიფო ნება და სამართლებრივი მხარდაჭერა, წყლის ტრანსპორტის, საფინანსო და საკრედიტო ინსტიტუტების, საინვესტიციო და სადაზღვევო ორგანიზაციების სამრეწველო საწარმოების ერთ ტერიტორიულ ფინანსურ-ინდუსტრიულ ასოციაციაში გაერთიანება მიღწევად მიზანს წარმოადგენს. გემების შეკეთების დარგის ფუნქციონირების ეფექტიანობის გაზრდა შესაძლებელია მხარისა და შავი ზღვისპირა რეგიონის ფინანსურ, საკრედიტო და მატერიალურ და ტექნიკურ რესურსებზე გარანტირებული წვდომის, აგრეთვე კაპიტალის უფრო მომგებიანი და საიმედო განაწილების საფუძველზე. კორპორატიული სარგებლობის მიღება დაკავშირებულია კაპიტალის კონსოლიდაციასთან, გემების შეკეთებისა და გემთმშენებლობის კომპლექსის მართვადობის გაზრდასთან, დამატებითი შეღავათიანი დაბეგვრის შესაძლებლობასთან სახელმწიფო და რეგიონულ დონეზე. ამის აუცილებლობა ნაკარნახევია არსებული საინვესტიციო და საგადასახადო პოლიტიკით. საწარმოო შესაძლებლობების შენარჩუნებისა და განვითა-

რების მიზნით კაპიტალის ინვესტირების მკვეთრმა შემცირებამ კრიტიკულ ზღვარს მიაღწია.

რეგიონში ეკონომიკური და სამრეწველო ვითარების შეფასებისა და ანალიზის საფუძველზე, გამოიკვეთა საქართველოს პორტების ასოციაციის შექმნის კონცეფცია. მთავარი მიზანია - ტერიტორიის ფინანსური, საკრედიტო და მატერიალურ-ტექნიკური რესურსების გაერთიანება გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების საწარმოებისა და ტერიტორიების განვითარების პრიორიტეტული პროგრამების განსახორციელებლად, წყლის მრეწველობისა და პორტების განვითარება, საქესპორტო პრობლემების გადაწყვეტა, მოქნილი ეკონომიკური კავშირების შექმნა, რაც უზრუნველყოფს კაპიტალის სწრაფ ნაკადს და წარმოების ადაპტირებას ბაზრის ცვალებად მოთხოვნებთან, ტერიტორიის მოსახლეობის ცხოვრების პირობების გაუმჯობესებით.

საქართველოს პორტების ასოციაციის ფორმირება უნდა განხორციელდეს საზღვაო კომპანიების და გემთმშენებელი ორგანიზაციების, დიდი მოცულობის ტრანსპორტირების ტვირთის მფლობელების, ადგილობრივი ხელისუფლების ნებაყოფლობითი გაერთიანების საფუძველზე საკუთრების და დარგის სხვადასხვა ფორმის საწარმოების, ფინანსური, საინვესტიციო ინსტიტუტების ინიციატივით და საინვესტიციო პროექტების არსებობისას, რომლებსაც გააჩნიათ როგორც ეროვნული, ისე რეგიონული პრიორიტეტული მნიშვნელობა.

საქართველოს პორტების ასოციაცია შეიძლება სხვაგვარად განიმარტოს, როგორც ფორმირებადი კლასტერი, რომლის კონკრეტულ ამოცანებს წარმოადგენს:

- ახალი საინვესტიციო სისტემის შექმნა ტერიტორიის გემების სარემონტო და გემთმშენებლობის საწარმოების აღორძინებისათვის, რაც უზრუნველყოფს საწარმოები-

დან გადასახადების სახით ამოღებული ფინანსური რესურსების კონცენტრაციას და მათ გამოყენებას პრიორიტეტული პროგრამების გადასატარებლად;

- უცხოელი ინვესტორების მოზიდვა, რომლებიც დაკავშირებულია სახელმწიფო გარანტიების გაცემასთან, აგრეთვე გემთმშენებლობასა და გემშემკეთებელ საწარმოებში მაღალლიკვიდური კონსოლიდირებული წილის არსებობასთან, რომელსაც აქვს უზრუნველყოფი რესურსის სტატუსი;
- ასოციაციის (კლასტერის) ფარგლებში დივერსიფიცირებული სტრუქტურის შექმნა წარმოებასა და მენეჯმენტში გარკვეული ტიპის პროდუქტებზე მოთხოვნის ცვლილების რისკის შესამცირებლად;
- ქალაქის, რეგიონის, მშენებლობის ეკონომიკის სამომხმარებლო სექტორის, მათ შორის ნავების, იახტების და წყალზე დასვენების სხვა პროდუქტების განვითარება;
- საექსპორტო შესაძლებლობების ზრდის პირობების უზრუნველყოფა, უპირველეს ყოვლისა, გემების მშენებლობა და მათი რეალიზაცია საზღვარგარეთ, ექსპორტიმპორტული გადაზიდვები კლასტერში შემავალი კომპანიების მიერ. (ჯაფარიძე, 2022)

საქართველოს პორტების ასოციაციის შექმნა, უპირველეს ყოვლისა, შედის სახელმწიფოს ინტერესებში, რომელიც ამით იღებს შესაძლებლობას, უზრუნველყოს ეკონომიკის ეფექტიანობის, დინამიკის, ბალანსის და მართვადობის უფრო მაღალი დონე ჯერ ბოლომდე ჩამოუყალიბებელი საბაზრო ინსტიტუტების ფუნქციონირების პირობებში.

ეს აშკარა გახდა ახლა, როდესაც ეროვნული გადამამუშავებელი დარგი ავლენს სულ უფრო დიდი უენარობას, გაუწიოს

კონკურენცია უცხოელ მწარმოებლებს, არა მხოლოდ მსოფლიო, არამედ შიდა ბაზრებზეც. ტექნოლოგიურად და ეკონომიკურად ურთიერთდაკავშირებული წარმოების, სავაჭრო და ფინანსური საწარმოების გაერთიანება ხელს უწყობს კონკურენტუნარიანი პროდუქციის წარმოებაში ფინანსური რესურსების ინვესტიციის პრობლემების გადაჭრას, ხარჯების შემცირებას, აგრეთვე წარმოების, ფინანსურ და სავაჭრო ოპერაციებთან დაკავშირებული პრობლემების მოგვარებას, რომელიც მოიცავს საინფორმაციო, იურიდიული და მომმარაგებელი ქვედანაყოფების პრობლემებს. ამავდროულად, სახელმწიფო, რა თქმა უნდა, არ არის დაინტერესებული ახალი სამრეწველო ან/და რეგიონული მონოპოლიების გაჩენით, რომლებსაც ძალუძთ საკუთარი პირობების კარნახი და კონკურენტებისთვის შიდა და საგარეო ბაზრებზე წვდომის გართულება. ეს ნიშნავს, რომ აუცილებელია ჰორიზონტალურად ინტეგრირებული კლასტერების ფორმირების სტიმულირება, რომლებიც არ ახდენენ ბაზრების მონოპოლიზებას. რაც შეეხება წარმოების სექტორთაშორის დივერსიფიკაციას, მსოფლიო გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ მწარმოებლების ფინანსური სტაბილურობის უზრუნველსაყოფად საუკეთესო საშუალებაა კაპიტალის სტაგნაციურიდან პერსპექტიულ დარგებში გადატანა. კლასტერის ინტერ-რეგიონული და ტრანსნაციონალური ბუნება ხელს უწყობს წინააღმდეგობის გადაჭრას ბაზრების მონოპოლიზაციის თავიდან აცილებასა და ისეთი მძლავრი ეკონომიკური სუბიექტების შექმნის ამოცანებს შორის, რომლებსაც შეუძლიათ კონკურენციის გაწევა გემთმშენებლობისა და გემთშემკეთებელ მაღალი ნახევრად ფიქსირებული ხარჯებისა და წარმოების რისკის მქონე გლობალურ ბაზრებს.

სახელმწიფოსა და ასოციაციას შორის ურთიერთქმედების მთავარი საკითხი უნდა გახდეს სახელმწიფო მხარდაჭერისა და სტიმულირების კონკრეტული ღონისძიებების გამოვლენა და განხორციელება, რომლებიც უზრუნველყოფენ პოზიტიურ ეკონომიკურ, მათ შორის ფინანსურ ეფექტს ეროვნულ ეკონომიკურ და რეგიონულ დონეზე. აქ შეიძლება ვისაუბროთ როგორც პირდაპირ ფისკალურ ეფექტზე (საგადასახადო შემოსავლების ზრდა წარმოების ეფექტიანობის გაზრდის გამო, მასშტაბის ზრდა, პროდუქციის გამოშვებისა და ინვესტიციების ზრდის ტემპის დაჩქარება), ასევე არაპირდაპირ, საბიუჯეტოზე. ეს უკანასკნელი გულისხმობს ტექნოლოგიური ავარიებისა და კატასტროფების შედეგების პრევენციისა და აღმოფხვრის ხარჯების შემცირებას, უმუშევრობის წინააღმდეგ ბრძოლას და ღარიბთა დახმარებას, ასევე მიგრაციულ პროცესებთან, მოსახლეობის ავადობასა და სოციალურ დეგრადაციასთან, დანაშაულთან და სხვა ნეგატიურ მოვლენებთან დაკავშირებულ ხარჯებს (მაგალითად, სოციალურ-პოლიტიკური და ეთნიკური კონფლიქტები).

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე შესაძლებელია ჩამოყალიბდეს ეკონომიკური და სამართლებრივი დებულებების რიგი, რომლის საფუძველზეც მიზანშეწონილია მოქმედი პორტების სამეცნიერო-ტექნიკური პოტენციალის და მათი ასოციაციაში ინტეგრაციის ზრდა:

- საკანონმდებლო და აღმასრულებელმა ხელისუფლებამ უნდა გააგრძელოს მსხვილი ფინანსური და სამრეწველო გაერთიანებების ფორმირებისა და ფუნქციონირების საკანონმდებლო ბაზის გაუმჯობესება, აქცენტი უნდა გაკეთდეს შემდეგ საკითხებზე: საქართველოს სახელმწიფო სამრეწველო პოლიტიკის საკანონმდებლო ბაზის მიღება, რომელიც ასახავს მსხვილი დარგობრივი გაერთიანე-

ბების წამყვან როლს, როგორც დარგის პრიორიტეტების განხორციელების მნიშვნელოვან ინსტრუმენტებს, და რეგიონული მიზნობრივი პროგრამების შემუშავებასა და განხორციელებას;

- კანონმდებლობის დაზუსტება და შევსება საფინანსო და სამრეწველო ჯგუფების შესახებ, პოლდინგისა და მსხვილი (მათ შორის ტრანსნაციონალური) კორპორაციების შექმნისა და ფუნქციონირების მარეგულირებელი ბაზა;
- საფინანსო და საკრედიტო ორგანიზაციების სახელმწიფო მხარდაჭერის ახალი საკანონმდებლო ღონისძიებების შემუშავება და მიღება, რაც უზრუნველყოფს მათ ინტერესს ასოციაციების ინდუსტრიული პროექტების რეალური დაკრედიტებით;
- ცენტრალური და რეგიონული ბიუჯეტების წინაშე არსებული დავალიანების დაფარვის პირობების მკაფიო განსაზღვრა ასოციაციის მიერ; ბიუჯეტსა და ასოციაციას შორის კლირინგის განხორციელება ასოციაციის წევრი-ბანკის დახმარებით;
- ასოციაციის წევრთა ძირითადი საშუალებებისათვის ამორტიზაციის დაჩქარებული წესის შემოღება იმ პირობით, რომ მთელი ცვეთა მიმართული იქნება შიდა ეკონომიკაში ინვესტიციების ნაკადის სახით;
- ასოციაციის წევრ-საწარმოების მიერ ექსპორტ-იმპორტის ოპერაციების განხორციელება საბაჟო ანგარიშებზე გირაოს ჩარიცხვის გარეშე ასოციაციის წევრი-ბანკის გარანტიით;
- ასოციაციის მონაწილეებისათვის ასოციაციის ფარგლებში წარმოებული პროდუქციის მთელი ასორტიმენტისთვის სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ნედლეულის ექს-

პორტისათვის განსაკუთრებული საგადასახადო შეღავათის შემოღება;

- ასოციაციის წევრ - სპეციალიზებულ საგარეო სავაჭრო საწარმოების მიერ ექსპორტისა და იმპორტის ოპერაციების განხორციელებისას საბაჟო გადასახადების გადავადება ხელშეკრულების დასრულებამდე (მაგრამ არაუმეტეს 3 თვისა), შესაბამისი საბანკო გარანტიის არსებობის შემთხვევაში.

4.2. საქართველოს დარგობრივი ინფრასტრუქტურის განვითარების მაკოორდინირებელი ინსტიტუტის შექმნა

ქვეყანაში მიმდინარე საბაზრო რეფორმები ზეგავლენას ახდენს ეკონომიკური მექანიზმის მართვის ყველა დონეზე. თანამედროვე რეალობა გვიჩვენებს, რომ ეროვნული ეკონომიკის სისტემის ტერიტორიული კომპლექსები ყალიბდება და განიცდის ცვლილებებს სოციალური განვითარების ზოგადი კანონების, აგრეთვე ცალკეული რეგიონული ფაქტორების გავლენით. ამჟამად საქართველოს თითქმის ყველა რეგიონმა, მართვის საბაზრო პირობებთან ადაპტირებისთვის და მათი ეკონომიკის აღდგენის უზრუნველსაყოფად, დაიწყო განვითარების სხვადასხვა წყაროების დამოუკიდებლად განსაზღვრა და მობილიზება.

რეგიონული ეკონომიკა არის ეროვნული ეკონომიკის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტი და უპირველესი რგოლი, რომელსაც სჭირდება ეფექტური მენეჯმენტი, რაც შესაბამისობაში მოიყვანს მოსახლეობისა და ბიზნეს სუბიექტების განსხვავებულ ინტერესებს, შეარბილებს და აღმოფხვრის წარმოქმნილ წინააღმდეგობებს, შექმნის ნორმალური სასიცოცხლოდ აუცილებელი პირობებს როგორც მენარმე ერთეულებისთვის, ასევე მო-

სახლეობისთვის, აამაღლებს ადამიანთა კეთილდღეობის დონეს. სრულიად ვეთანხმებით პროფესორი ვლადიმერ პაპავას აზრს: „...ტერიტორიული და ეკონომიკური ურთიერთობების მარეგულირებელი განახლებული სისტემის მშენებლობის ფარგლებში აუცილებელია ხელისუფლების ყველა დონის რეგიონულ ორგანოებს შორის ეკონომიკური საქმიანობის რეგულირებასთან დაკავშირებული ფუნქციების, უფლებებისა და მოვალეობების სამართლებრივად გამიჯვნა, ტერიტორიული და ეკონომიკური ურთიერთობების სახელშეკრულებო ფორმების შესაძლო და სავალდებულო გამოყენების სფეროების დადგენა, ეკონომიკური საქმიანობის ზოგადი და მისი კონკრეტული სახეობების განხორციელებაზე რეგიონული ხელისუფლების ეკონომიკური ზემოქმედების საზღვრების საკანონმდებლო დაწესება და მისი სპეციფიკური სახეები.“

ბოლო წლებში შეიმჩნევა რეგიონული საზოგადოებრივი ცხოვრების რეგულირებასთან დაკავშირებული აქტების შემუშავების ტენდენცია. „რეგიონის“ ცნება ოლქების ინსტიტუტის შემოღებასთან ერთად სულ სხვა, ახალ მნიშვნელობას იძენს. კანონები, საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებები, საქართველოს მთავრობის დადგენილებები, განკარგულებები და სხვა სამართლებრივი დოკუმენტები, რომლებიც არეგულირებენ ურთიერთობებს კონკრეტულ რეგიონებში, ცენტრალურ სახელისუფლებო დონეზე მიიღება. სახელმწიფო ორგანოების საქმიანობის სახელშეკრულებო რეგულირება აქტიურად მიმდინარეობს ორგანოებსა და სუბიექტებს შორის იურისდიქციისა და უფლებამოსილების დელიმიტაციის შესახებ ხელშეკრულებებისა და შეთანხმებების გაფორმებით. მხარეების კანონმდებლობა, რომელიც არეგულირებს სოციალურ ურთიერთობების ფართო სპექტრს საკუთარ ტერიტორიაზე, ძალიან სწრაფად ვითარდება.

რეგიონული ეკონომიკური ურთიერთობების სუბიექტები სამართლის სხვადასხვა სუბიექტები (სახელმწიფო ორგანოები, კომერციული ორგანიზაციები, სხვა) არიან, რომლებსაც აქვთ გარკვეული უფლებები და ეკისრებათ შესაბამისი ვალდებულებები. ყველა მონაწილის დაიყოფა სხვადასხვა კრიტერიუმების მიხედვით არის შესაძლებელი: საქმიანობის მასშტაბი, შესრულებული ფუნქციების ხასიათი და ა.შ. ჩვენი აზრით, ეკონომიკური პროცესების განვითარებაში მათი როლიდან გამომდინარე, ეკონომიკური სუბიექტები შეიძლება დაიყოს სამ ძირითად ჯგუფად: ა) **პირველი** ჯგუფი აერთიანებს ეკონომიკური საქმიანობის მარეგულირებელ სუბიექტებს, რომლებიც წარმოდგენილია ძირითადად და რეგიონული მმართველობის ორგანოებით; ბ) **მეორე** ჯგუფი მოიცავს უშუალოდ ეკონომიკურ საქმიანობაში ჩართულ მონაწილეებს (პროდუქციის და მომსახურების წარმოებას, რეალიზაციას და ა.შ.), აერთიანებს მოქალაქეებს, კომერციულ და არაკომერციულ ორგანიზაციებს; გ) **მესამე** ჯგუფი მოიცავს ურთიერთობების მონაწილეებს, რომლებიც აერთიანებს ეკონომიკური პროცესების სახელმწიფო რეგულირების ფუნქციებს სამოქალაქო მიმოქცევაში მონაწილეობასთან (საჯარო სუბიექტები - საქართველო, მისი სუბიექტები და მუნიციპალიტეტები).

წყლის ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის რეგიონული ბაზრის ძირითადი მონაწილეები არიან სახმელეთო გადაზიდვი კომპანიები, პორტები, სამრეწველო საწარმოები, სააგენტო ორგანიზაციები და ა.შ. მათ მჭიდრო კავშირები აქვთ რეგიონთან, რადგან ძირითადად მუშაობენ მის საჭიროებებზე, იყენებენ ადგილობრივ ნედლეულს და მასალებს, თავიანთი პროდუქციისა და მომსახურების უმეტეს ნაწილს ყიდნიან ადგილობრივ ბაზარზე.

ცხადია, რომ პორტების სტატუსი განისაზღვრება არა მხოლოდ მდებარეობის, არამედ იმ ტერიტორიის სიდიდის მიხედვით, სადაც ხორციელდება საქმიანობა. ტერიტორია არ შეიძლება დარჩეს მენარმეებისთვის მხოლოდ რეგისტრაციის, რესურსების (ბუნებრივი, შრომითი და ა.შ.) ხელმისაწვდომობის, მოგების მიღებისა და გადასახადების გადახდის ადგილად, ის ასევე უნდა იყოს ეკონომიკურ ცხოვრებაზე, ადამიანის საარსებო გარემოზე პასუხისმგებლობისა და სოციალური აქტივობის საწყისი წერტილი. აქედან გამომდინარე, საკმაოდ სამართლიანია ვიმსჯელოთ ზოგიერთი ადმინისტრაციული ბერკეტის შესაძლო გამოყენებაზე ეკონომიკური ურთიერთქმედების რეგულირებისთვის, მაგალითად, ყველა საწარმოსთვის მიცემული რეგიონული შეკვეთის სახით, რომელიც მკაცრად რეგულირდება მოცულობისა და სტრუქტურის თვალსაზრისით და მოიცავს მოცემული ტერიტორიის ყველაზე მნიშვნელოვანი სასიცოცხლო ფუნქციების განხორციელებას.

რეგიონულ ურთიერთობებში მონაწილეთა მესამე ჯგუფის მთავარი წარმომადგენლები არიან საქართველოს შემადგენელი ადმინისტრაციული ერთეულები. მოქმედი კანონმდებლობა მათ ანიჭებს მნიშვნელოვან უფლებამოსილებებს, კერძოდ: მონაწილე ეკონომიკური ცხოვრება თავიანთ იურისდიქციაში არსებულ ტერიტორიაზე და აქტიურად მიიღონ მონაწილეობა ეკონომიკურ ბრუნვაში. მათი უშუალო მონაწილეობა კონკრეტულ ეკონომიკურ ურთიერთობებში ფიქსირდება შესაბამისი რეგულაციებით, რომლებიც ამყარებს ეკონომიკის ცალკეული სფეროების ორგანიზებას.

რეგიონული ეკონომიკის განვითარება რეგულირდება მრავალი ნორმატიული აქტით, რომლებიც განსხვავდება იურიდიული ძალით, მოქმედების მასშტაბით და თემატური მიმართულებით.

ბებით. რეგიონული ეკონომიკის მარეგულირებელი საკანონმდებლო აქტების უნიფიცირების ძალზედ მნიშვნელოვან საფუძველს წარმოადგენს მათი დაყოფა თემატური თავისებურების მიხედვით *ზოგადეკონომიკურად* და *ფუნქციონალურად*.

საქართველოს კონსტიტუცია, კანონები და კანონქვემდებარე აქტები აერთიანებს მეწარმე სუბიექტებს ეკონომიკური დამოუკიდებლობის (უსაფრთხოების), სახელმწიფო ქონების ფლობის, გამოყენებისა და განკარგვის, პრივატიზაციის, რეგიონულ ბაზარზე სტატუსის, გაკოტრების და სხვა მახასიათებლების მიხედვით. მაგალითად, საქართველოს კონსტიტუციაში ჩამოთვლილია საქართველოსა და მისი სუბიექტების ერთობლივი მათ შორის ეკონომიკური იურისდიქციის საკითხები, შემდეგ კი დადგენილია საქართველოს სუბიექტების დამოუკიდებელი იურისდიქციის საზღვრები. (საქართველოს პარლამენტი, 2022) საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ადგენს სუბიექტების მონაწილეობას სამოქალაქო კანონმდებლობით რეგულირებულ ურთიერთობებში. (საქართველოს მთვრობა, 2022) ურთიერთობები, რომლებიც წარმოიქმნება ფინანსური და ინდუსტრიული ჯგუფების მონაწილეობით რეგიონული მიზნობრივი პროგრამების განხორციელებაში, რეგულირდება საქართველოს შემადგენელი სუბიექტების კანონებითა და სხვა აქტებით.

სუბიექტების ეკონომიკური კანონმდებლობის შემადგენელ ნაწილებს წარმოადგენენ აქტები რეგიონული ეკონომიკის საჯარო სექტორის შესახებ. მათ შორის მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს სახელმწიფო ქონების შესახებ არსებულ კანონებს, რომლებიც განსაზღვრავს მის შემადგენლობას, ამ ქონების ფლობის, გამოყენებისა და განკარგვის უფლებამოსილებებს, რეგიონული ბიუჯეტის კანონებს, რეგიონში საინვესტიციო საქმიანობის ხელშეწყობის მარეგულირებელ აქტებს და სხვა.

რეგიონების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სა-
ხელმწიფო პროგრამირების საკითხები წყდება შესაბამისი საკა-
ნონმდებლო აქტებით. პრეზიდენტის 2006 წლის 10 მარტის
ბრძანებულება „საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური გაჯან-
სალებისა და ეკონომიკური ზრდის პროგრამის დამტკიცების
შესახებ“ (საქართველოს პრეზიდენტი, 2006) ითვალისწინებს
მათ შედგენას ეროვნული ეკონომიკური კომპლექსების, ეკონო-
მიკის სექტორებისა და რეგიონების მიხედვით. მეტიც, საქართ-
ველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების პროგრამები
საშუალოვადიან პერსპექტივაში, სხვა ფაქტორებთან ერთად,
უნდა ასახავდეს რეგიონულ ეკონომიკურ პოლიტიკას.

რეგიონების ეკონომიკური განვითარების სამართლებრივი
რეგულირების განუყოფელი ნაწილია შეთანხმებები და ხელშეკ-
რულებები, რომლებიც დადებულია შემადგენელი ერთეულების
სახელმწიფო ორგანოების მიერ, უპირველეს ყოვლისა, ხელი-
სუფლებასთან. მათი იურიდიული რეგისტრაცია გათვალისწი-
ნებულია საქართველოს კონსტიტუციით. სუბიექტები ამ კონსტი-
ტუციურ უფლებას პრაქტიკაში ფართოდ ახორციელებენ, მაგა-
ლითად, რეგიონულ აღმასრულებელ ხელისუფლებასთან ეკო-
ნომიკური ხელშეკრულებების გაფორმებისას.

ნებაყოფლობითი ორმხრივი ხელშეკრულებებისა და შე-
თანხმებების დადებისას ნაკისრი ვალდებულებების შინაარსს
წარმოადგენს ზოგადი დებულებები. თუ სუბიექტების სახელ-
მწიფო ორგანოები აფორმებენ კომპლექსური ხასიათის შეთანხ-
მებას, მაშინ ხელშეკრულება იდება საზოგადოებრივი ცხოვრე-
ბის კონკრეტულ სფეროებში. შეთანხმებებისა და ხელშეკრულე-
ბების დადების პროცედურა და მეთოდები განისაზღვრება რეგუ-
ლაციების მთელი რიგით. 2004 წლის 11 თებერვალს მიღებული
კანონი „საქართველოს მთავრობის სტრუქტურის, უფლებამოსი-

ლებისა და საქმიანობის წესის შესახებ“ ადგენს ამ საკითხებზე მარეგულირებელი აქტების მიღების წესებს, ასევე ძირითად დებულებებს კონტრაქტებისა და შეთანხმებების დადების დროს. კონტრაქტების არათანაბარი მოცულობისა და გადასაწყვეტი საკითხების სპექტრის მიუხედავად, ისინი ხასიათდებიან საერთო ნიშნებით. (საქართველოს მთავრობა, 2023)

სუბიექტების სტატუსი ეკონომიკურ სფეროში წარმოადგენს მათი კონსტიტუციური და სამართლებრივი სტატუსის განუყოფელ ნაწილს და განისაზღვრება:

- კომპეტენციის სუბიექტებისა და მისთვის მინიჭებული უფლებამოსილების ერთობლიობა;
- ურთიერთობა სხვა სუბიექტებთან და ადგილობრივ თვითმმართველობებთან;
- საგარეო ეკონომიკურ ურთიერთობებში შესვლის უფლება.

სუბიექტის სტატუსის შემადგენელი ელემენტები ეკონომიკურ სფეროში (ეკონომიკური და სამართლებრივი სტატუსი) წარმოადგენს იურისდიქციისა და უფლებამოსილების საგანს.

განხილვის საგანია, ერთობლივ და რეგიონულ დონეზე რეგულირებული საზოგადოებასთან ურთიერთობის სფერო.

საჯარო ხელისუფლების უფლებამოსილებები წარმოადგენს უფლებებსა და მოვალეობებს როგორც სამართლებრივი აქტების მიღებასთან, ასევე სხვა სახელმწიფო უფლებამოსილებების შესრულებასთან დაკავშირებით.

სუბიექტების უფლება განახორციელონ საკუთარი სამართლებრივი რეგულირება, ნიშნავს, რომ რეგიონული მმართველობის ორგანოები ქმნიან საკუთარ რეგულაციებს არა მხოლოდ კანონმდებლობის შემუშავების სფეროში, არამედ დამოუკიდებლად, სრულად თავისი შეხედულებისამებრ არეგულირე-

ბენ ურთიერთობებს, რომლებიც წარმოიქმნება მათი იურისდიქციის სუბიექტებიდან.

რეგიონული ეკონომიკის სამართლებრივი რეგულირების მნიშვნელოვანი სფეროა მისი სახელმწიფო მონიტორინგი. ტერმინი „მონიტორინგი“ ჩვეულებრივ აღნიშნავს ეკონომიკური ობიექტის (პროცესის) განვითარების შეფასებას (ანალიზს), კონტროლს და პროგნოზირებას. ჩვენს მიერ იგი განიხილება, როგორც რეგიონული სახელმწიფო ორგანოების საქმიანობა სახელმწიფო რეგულირების კონკრეტული ფუნქციების განსახორციელებლად.

სახელმწიფო მონიტორინგის ერთ-ერთი მთავარი ღონისძიებაა რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების პროგნოზირება, რომელიც წარმოადგენს მეცნიერულად დასაბუთებული იდეების სისტემას ამგვარი განვითარების მიმართულებათა შესახებ, ბაზრის მართვის პრინციპებზე დაყრდნობით. ასე, მაგალითად, საქართველოს მთავრობა თითქმის ყოველწლიურად შეიმუშავებს ამა თუ იმ რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების გრძელვადიან სტრატეგიას. მართალია, ამ დოკუმენტების ყველა დებულება არ არის უდავო და მათ ირგვლივ მეცნიერული დავა შესაძლებელია, მაგრამ „კონცეფციის“ ძირითადი დებულებები გამოიყენება რეგიონის საკანონმდებლო და აღმასრულებელი ხელისუფლების მიერ მათი ეკონომიკური პოლიტიკის შემუშავებისა და განხორციელების პროცესში კონკრეტული გადაწყვეტილებების მიღებისას. ამ კვლევაში ჩვენ უკვე შევხეთ ამ განვითარებას.

რეგიონული პროგნოზები მოიცავს რაოდენობრივ და ხარისხობრივ მახასიათებლებს:

- ტერიტორიის მაკროეკონომიკური მდგომარეობა;
- საგარეო ეკონომიკური და საინვესტიციო საქმიანობა;

- წარმოებისა და მოხმარების დინამიკა;
- ცხოვრების დონე და ხარისხი, დემოგრაფიული მდგომარეობის მაჩვენებლები;
- ეკოლოგიური მდგომარეობა;
- სოციალური სტრუქტურა;
- მოსახლეობის განათლების, კულტურის, ჯანდაცვისა და სოციალური უზრუნველყოფის სისტემები.

საქართველოს რეგიონული (სამხარეო) ადმინისტრაციები წარმოდგენილია ეკონომიკის ყველაზე მნიშვნელოვანი სექტორების პროგრამის დამკვეთის და კვლევის ინიციატორის როლში, რომელიც ტარდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სპეციალისტების მიერ სუბიექტის განვითარების სტრატეგიის შესწავლის მიზნით. მაგალითად, რეგიონების ადმინისტრაციების მიერ შემუშავებული სატრანსპორტო, ანდა ტურიზმისა და სხვა დარგების განვითარების სამოქმედო გეგმები სწორედ რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიის სამთავრობო დოკუმენტს ეყრდნობა და თანხვედლაში მოდის მასთან.

ეს დაუყოვნებლივ აჩენს კითხვას პორტების, როგორც ქალაქწარმომქმნელი და დიდი სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობის მქონე სტრუქტურებისთვის, სახელმწიფო მხარდაჭერის შესახებ და მსგავსი დოკუმენტის მიღების აუცილებლობას.

პორტების, წყლის ტრანსპორტის და, საბოლოო ჯამში, მთელი სატრანსპორტო სისტემის განვითარებაზე გავლენის ერთ-ერთ ინსტრუმენტს წარმოადგენს ეკონომიკის რეგიონული გადასახადები და ფასების რეგულირება. საქართველოში არსებული გადასახადების სახეები, პერიოდები, განაკვეთები და გადახდის პირობები მოყვანილია გადასახადების სამსახურის ვებგვერდზე. (შემოსავლების სამსახური, 2023)

მიზანშეწონილია გავითვალისწინოთ პოლონეთის ტრუი-
მიასტოს რეგიონის ქალაქების - გდანსკის, გდინიას და სოპოტის
გამოცდილება, სადაც რეგიონულ კანონები მხარს უჭერს თავის
პორტებს (გდანსკი და გდინია) და მათ მიერ განხორციელებულ
ეკონომიკურ საქმიანობას ფიქსირებული საგადასახადო შეღავა-
თებით.

გარდა ამისა, უნდა აღინიშნოს, რომ პოლონეთის, ნორვე-
გიის, ნიდერლანდების რეგიონულ სახელისუფლებო ორგანო-
ებს შეუძლიათ ცალკეული საწარმოებისთვის (საწარმოთა ჯგუ-
ფებისთვის) გაცემული საგადასახადო შეღავათების მეშვეობით
ზეგავლენა მოახდინონ მათ განვითარებასა და შრომის ეკონო-
მიკურ მაჩვენებლებზე. საქართველოში ეს შეღავათები შეიძლე-
ბა ფისკალურ გადასახადებს შეეხოს, რადგან რეგიონულ ხელი-
სუფლის ბიუჯეტი რეგიონული გადასახადებით კი არა (მათი
არარსებობის გამო), ქვეყნის ბიუჯეტიდან გამოყოფილი თანხე-
ბით ივსება. ამავდროულად, რეგიონულ ან ადგილობრივ ადმი-
ნისტრაციას, საგადასახადო სამსახურთან ერთად, შეიძლება
დაევალოს საგადასახადო შეღავათების გამოყენების შემდეგ
გადასახადის გადამხდელის განკარგულებაში დარჩენილი სახს-
რების გამოყენებაზე კონტროლის განხორციელება. ამ თანხების
უკანონო გამოყენების ფაქტების დადგენის შემთხვევაში თანხის
ამოღება და ჯარიმის დარიცხვა დავის გარეშე უნდა ხდებოდეს.

მაგალითად, ნიდერლანდებში მოგების გადასახადის განაკ-
ვეთის რეგულირებისას, რეგიონის სამრეწველო საწარმოების-
თვის გათვალისწინებულია:

- რეგიონის ნაერთ ბიუჯეტში ჩარიცხული გადასახადის გა-
ნაკვეთის შემცირება 0,1 პუნქტით პროდუქციის რეალიზა-
ციის მოცულობის ყოველი პროცენტული ზრდისთვის
წინა წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით, მაგრამ
არაუმეტეს გადასახადის განაკვეთის 50%-ისა;

- გემთმშენებელი და გემთსარემონტო საწარმოებისათვის ქონების გადასახადის განაკვეთების ცალცალკე დადგენა;
- მიწის საგადასახადო შეღავათების განსაზღვრა, რაც მნიშვნელოვანია პორტებისთვის, რომლებსაც აქვთ დიდი საწარმოო ფართობი. (Business.gov.nl:, 2024)

პორტებისა და გემთმშენებლობის დარგების დამატებითი სტიმულირებისათვის შესაძლებელია დაისვას საკითხი სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებისათვის საგადასახადო შეღავათების შემოღების შესახებ.

სამრეწველო საწარმოების ფინანსურ მდგომარეობაზე მოქმედი დადებითი ფაქტორებია:

- ადგილობრივ ბიუჯეტებში ჩასარიცხი გადასახადების გადახდის გადავადება ან განვადება იურიდიული პირებისათვის;
- საგადასახადო კრედიტის გაცემა;
- საინვესტიციო საგადასახადო კრედიტის უზრუნველყოფა (შეძენილი აღჭურვილობის ღირებულების 30% საწარმოს ტექნიკური გადაიარაღებაზე).

ფასწარმოქმნა ფინანსური რეგულირების მნიშვნელოვანი ბერკეტია და ხასიათდება პროდუქციაზე ფასების (ტარიფების) დანესებით. გემთმშენებლობისა და გემების შეკეთების სფეროში ფასის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია შეღებვის, ლითონის ჭრისთვის, ლითონის დამუშავებისთვის საჭირო ელექტროენერგიის მიწოდება. მაგრამ 2008 წლის 8 დეკემბრის „ელექტროენერგიის ტარიფების შესახებ“ კანონის შესაბამისად, შესაძლებელია შემცირდეს მიწოდებული ელექტროენერგიის ღირებულება. (საქართველოს მთავრობა, 2023)

თუმცა, კონკრეტული შეღავათების გამოყენების შესახებ გადაწყვეტილებების მიღების საფუძველი, როგორც ფასების, ასევე საგადასახადო რეგულირებაში, უნდა იყოს პორტების ეკონომიკური საქმიანობის ანალიზის შედეგები, ჩამოყალიბებული საბაზრო ვითარება, წარმოებული საქონლის (სამუშაო, მომსახურების) ხარისხის გაუმჯობესებისა და მათზე მოთხოვნის დაკმაყოფილების სპეციფიკური მეთოდების მასტიმულირებელი როლის გათვალისწინებით.

ანალიზის პროცესში აუცილებელია ხარჯების გონივრული შეფასება და საქონლისა და მათი ელემენტების წარმოების (გაყიდვის) დანახარჯების გათვალისწინება. ამიტომაც ყურადღება ეთმობა:

- მოსალოდნელ მოგებას;
- სახელმწიფო სუბსიდიებსა და სახელმწიფო მხარდაჭერის სხვა ღონისძიებებს;
- ეკონომიკური სუბიექტების სანარმოო შესაძლებლობების გამოყენების დონეს;
- წარმოების მოცულობის მიღწეული დონის შენარჩუნებას.

სამხარეო ხელისუფლების ორგანოთა მნიშვნელოვანი როლი რეგიონის ეკონომიკური ცხოვრების აღორძინებაში, საპორტო მეურნეობის შენარჩუნებისა და განვითარების გარდა, გამოიხატება:

- ხელსაყრელი საინვესტიციო კლიმატის შექმნაში, მ.შ. რეგიონის განვითარების საინვესტიციო პროგრამების შემუშავებისა და მიღების გზით;
- დარგის ფინანსური მხარდაჭერის ფონდის ფორმირებაში (რეგიონული ბიუჯეტის ხარჯზე);
- პორტების პროდუქციაზე სახელმწიფო შეკვეთის ფორმირებაში;

- გემთმშენებლობის პროდუქციის მოცულობის გაფართოებასთან ერთად, მიწის ქირის შემცირებაში;
- IBRD-ის სახსრების მოზიდვაში;
- თავისუფალი ეკონომიკური ზონების ორგანიზებაში;
- რეალიზაციის მიზნით კუპონური ობლიგაციების გამოშვების პირობების განსაზღვრა;
- გემთმშენებლობისა და სამრეწველო წყალსატრანსპორტო საწარმოების ტექნიკური გადაიარაღების საინვესტიციო პროექტის შემუშავებაში;
- ხელსაყრელი ფინანსური პირობების შექმნაში, წყლის ტრანსპორტის საწარმოების ინფრასტრუქტურის დასაფინანსებლად, რომლებიც განკუთვნილია როგორც ამ საწარმოებისთვის, ასევე სუბიექტისთვის (ხიდები, გზები, ელექტროგადამცემი ხაზები, გარემოსდაცვითი ნაგებობები, მათ შორის სანაპირო ზოლის გამაგრება, მცირე მდინარეების განმენდა და გაჯანსაღება);
- ახალი სამუშაო ადგილების ორგანიზებაში დასაქმების სახელმწიფო ფონდის დაფინანსების ხარჯზე;
- წარმოების საშუალებების რეგიონული სალიზინგო ფონდის შექმნაში.

სუბიექტის საკოორდინაციო როლი წყლის ტრანსპორტის სფეროში შეიძლება გამოვლინდეს რესურსულ-სამიზნე მატრიცის გამოყენებით (ცხრილი 9), რომელიც გვიჩვენებს, თუ როგორ იყენებს სამხარეო ადმინისტრაცია საჯარო მმართველობის

ინსტრუმენტებს რეგიონის ტრანსპორტის განვითარების, მ. შ. პორტების სამრეწველო ინფრასტრუქტურის პრობლემების გადასაჭრელად. მხარდაჭერის ობიექტებს წარმოადგენენ საბაზრო ურთიერთობების კონკრეტული მონაწილეები, ძირითადად ადგილობრივი მწარმოებლები. სუბიექტის ადმინისტრაცია უზრუნველყოფს მოცემული ტერიტორიისთვის საერთო სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ამოცანების შესრულებას, წარმოადგენს რა საერთო კომპეტენციის აღმასრულებელ ორგანოს.

სუბიექტის აღმასრულებელ ხელისუფლებას აქვს სხვადასხვა უფლებამოსილება ისეთი ორგანოების სისტემის და სტრუქტურის ფორმირების სფეროში, როგორებიცაა: ბიუჯეტი, ფინანსები და აღრიცხვა; ურთიერთქმედება საწარმოებთან, დაწესებულებებთან, საკუთრების ყველა ფორმის ორგანიზაციასთან; ასევე კონკრეტულ სექტორებში და ეკონომიკური, სოციალურ-კულტურული განვითარების სფეროებში (სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, მრეწველობა, ტრანსპორტი). სუბიექტის აღმასრულებელი ხელისუფლება შეიმუშავებს და დასამტკიცებლად წარუდგენს წარმომადგენლობით ორგანოს საკუთრების მიხედვით ბიუჯეტს და უზრუნველყოფს მის შესრულებას; განკარგავს და მართავს ამ სუბიექტის საკუთრებაში არსებულ ქონებას, შეიმუშავებს და ანხორციელებს პროგრამებს ეკონომიკური, კულტურული, სოციალური პოლიტიკი მართვის სფეროში და ა.შ. ისინი ახორციელებენ რიგ არასექტორულ უფლებამოსილებებს, შეიმუშავებენ და უზრუნველყოფენ საქართველოს სამხარეო ერთეულის ბიუჯეტის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების გეგმებისა და პროგრამების განხორციელებას, შეიმუშავებენ წინადადებებს ორგანოების მიერ მიღებულ გეგმებსა და პროგრამებზე, რომლებიც გავლენას ახდენს სუბიექტების ინტერესებზე.

სრულად ნაციონალიზებული ეკონომიკიდან შერეულ ეკონომიკაზე გადასვლის პროცესში მნიშვნელოვან ცვლილებებს განიცდის არა მხოლოდ ეკონომიკაზე სახელმწიფოს გავლენის ფუნქციები და მიმართულებები, არამედ ასეთი გავლენის მეთოდებიც. როგორც ვიცით, არსებობს სახელმწიფო რეგულირების მეთოდების ორი ჯგუფი: პირდაპირი (ადმინისტრაციული) და არაპირდაპირი (ეკონომიკური).

ამჟამად, უმეტეს მაღალგანვითარებულ ქვეყნებში ჭარბობს მართვის **ეკონომიკური** მეთოდები. მაგრამ, თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში ფორმირებული მრავალი სახის საბაზრო მოდელი შედარებით ხანგრძლივ გადასვლას საჭიროებს და ამისათვის ეკონომიკის მდგრადი განვითარებაა აუცილებელი, ჩვენი ქვეყნისათვის შესაძლებლად მივიჩნევთ რამოდენიმე მეთოდის კომპლექსის, და არა მხოლოდ ეკონომიკური მეთოდის განხილვას. დავამატებთ იმასაც, რომ მდგრადი განვითარების მყარი საფუძვლის ჩაყრის მხრივ საქართველოში აშკარა პროგრესი ნათელია. ცნობილი ამერიკელი ისტორიკოსი ა.მ. შლესინგერი (Schlesinger, 1968) კვლევაში „დაგეგმვა და ბიუჯეტირება: ცენტრალიზებული კონტროლის საკითხი“ ირწმუნება, რომ მთავრობის ჩარევა ხშირად ხელს კი არ უშლიდა, არამედ, პირიქით, ხელს უწყობდა ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებას. ჩვენ სრულიად ვეთანხმებით შლესინგერის მოსაზრებას იმის თაობაზე, რომ სახელმწიფო ადმინისტრაციის ორიენტირები და მათი ცვლილება პირდაპირ გავლენას ახდენს მის ფუნქციებზე, მეთოდებსა და ფორმებზე. სახელმწიფო ქონების სექტორის მკვეთრი შემცირება და ორიენტაცია, თუნდაც საერთო საბაზრო ურთიერთობებზე იძულებითი გადასვლა, მკაფიოდ აისახება სახელმწიფო მართვის პრინციპებში. ხოლო ფუნქციებზე საუბრისას, შეიძლება გამოიყოს

პრობლემის ორი ასპექტი: ა) ცენტრალური ხელისუფლების მმართველობითი ფუნქციები; ბ) სუბიექტის ხელისუფლების მმართველობითი ფუნქციები. საზოგადოებასა და სახელმწიფო მართვაში განხორციელებული გარდაქმნების შედეგად უფრო მეტად იცვლება სახელმწიფო მართვის ორგანოების ფუნქციები. საბჭოთა პერიოდისთვის ტრადიციული ფუნქცია (დაგეგმვა, მატერიალურ-ტექნიკური მომარაგება და ა.შ.) შევინარეებულია და საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის შედეგად გაჩნდა ახლები (ანტიმონოპოლიური ღონისძიებების განხორციელება, უმუშევრობის გაჩენასთან დაკავშირებული ფუნქციები, საწარმოებისა და დანესებულებების დენაციონალიზაცია სხვადასხვა სფეროში).

არსებულ ფუნქციებს შორის დომინირებენ პროგნოზირება, კოორდინაცია, რეგულირება და კონტროლი. მაგრამ, როგორც გამოცდილება გვიჩვენებს, ეს ფუნქციები არ სრულდება, რასაც აღნიშნავენ როგორც ბიზნესის ლიდერები, ასევე ხელისუფლების წარმომადგენლები და შეუძლებელია არ დაეთანხმო მათ. ჩვენი აზრით, რეგიონულ ადმინისტრაციას მნიშვნელოვანი დახმარება უნდა გაუწიონ საჯარო ორგანიზაციებმა, განსაკუთრებით სავაჭრო-სამრეწველო პალატამ¹², რომელსაც, მაგალითად, რეგიონის საწარმოებზე, მათ მახასიათებლებზე და ტექნიკურ შესაძლებლობებზე კომპიუტერული მონაცემთა ბანკის შექმნით

¹² საქართველოს სავაჭრო-სამრეწველო პალატა წარმოადგენს ქვეყნის ყველაზე მსხვილ ბიზნეს გაერთიანებას. პალატის მიზანია საქართველოში ბიზნესის მხარდაჭერით უზრუნველყოს ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობა. ბიზნესის საჭიროებებზე მორგებული სერვისებისა და პროექტების მეშვეობით პალატა უზრუნველყოფს კერძო სექტორის ინტერესების დაცვასა და განვითარებას. <http://pmag.ge/ka/home/54--chamber-of-commerce-industry-geo.html>

შეუძლია დახმარება გაუწიოს საინვესტიციო პროექტების მომზადებას, მათ პოპულარიზაციას „ძალაუფლების დერეფნებში“.

4.3. პორტების მონაწილეობა არაკომერციულ საქმიანობაში

მართვის სისტემის რესტრუქტურიზაცია შეუძლებელია სახელმწიფო მართვის ფორმებსა და თვითმმართველობას შორის არსებული ურთიერთობის საფუძვლიანი გადახედვის გარეშე. 1930-იანი წლებიდან დაწყებული, სახელმწიფო ადმინისტრირების ცენტრალური ორგანოები თანდათან, მაგრამ სტაბილურად სულ უფრო მეტ ძალაუფლებას იძენდა, მაშინ როდესაც თვითმმართველობა მხოლოდ დეკლარირებულ ლოზუნგადღა რჩებოდა. ეს იყო ბუნებრივი შედეგი ადმინისტრირების ზეცენტრალიზაციის პოლიტიკისა, რომელსაც ატარებდა მართვის ბრძანებითი სისტემა. გონივრულობის ზღვარს მიღმა მყოფ ნაციონალიზაციის პროცესები მუდმივ ფაქტორად იქცა, რადგანაც მან შეეღწია ხელისუფლების ყველა სფეროში და ამით კიდევ უფრო გაეძლიერა მისი დომინანტური პოზიცია. შესაბამისად, დღეს სრულიად ცხადია, რატომ იყო სტაგნაციის პერიოდში ასე დაფასებული და ხელშეუხებელი თეზისი მმართველობაში სახელმწიფოს როლის მუდმივი მატების შესახებ.

მაგრამ მენეჯმენტის დენაციონალიზაციის პოლიტიკის ფორმირებასთან ერთად გამოვლინდა სხვა ღირებულებები. დემოკრატიზაციის იდეებიდან ერთად ჩამოყალიბდა ხედვა, რომ მენეჯმენტის ნაციონალიზაციის პროცესები არ შეიძლება იყოს უსასრულო, რადგან გარკვეულ ზღვარს მიღმა, ეს საპირისპირო შედეგებს იძლევა - იწყება მენეჯმენტის ეფექტიანობის ვარდნა. აშკარა გახდა, რომ ნაციონალიზაცია შეიძლება იყოს ეფექტიანი

მხოლოდ მანამ, სანამ ის გონივრულად არის შერწყმული არა-სახელმწიფო მმართველობის ფორმებთან.

ამიტომ, დღეს ეროვნული ეკონომიკის მენეჯმენტის რესტრუქტურიზაციაზე საუბრისას, უნდა დაისვას საკითხი სახელმწიფო ადმინისტრაციის ფაქტობრივი „შევიწროებისა“ და თვითმმართველობის სფეროს გაფართოების შესახებ. მაგრამ თვითმმართველობის პრინციპების ყოვლისმომცველი გაფართოების აუცილებლობა, რა თქმა უნდა, არ ეფუძნება მხოლოდ გადაჭარბებული ნაციონალიზაციის სამწუხარო გამოცდილებას. შორს წასული სახელმწიფო ადმინისტრაციის უკან დახვეისთვის არსებობს კიდევ ერთი „სტიმულატორი“. ეს თანდაყოლილია მენეჯმენტის თვითრეგულირების, თვითმართვის დასაწყისის ბუნებისთვის. თვითმმართველობა არის იმანენტური¹³. როგორც ცნობილია, კონტროლის სისტემების თეორიის ერთ-ერთი ფუნდამენტური დებულებაა პოზიცია ნებისმიერი კონტროლის სისტემის თვითრეგულირებისთვისებებზე, მისი თვითრეგულირების შინაგან უნარზე, თვითწესრიგზე. სწორედ ეს თვისება უდევს საფუძვლად თვითმმართველობას, როგორც სოციალური მართვის სისტემის თანდაყოლილი „ნაწილი“. შესაბამისად, საჯარო მმართველობისა და თვითმმართველობის პრინციპები მთლიანობაში სოციალური ადმინისტრირების ობიექტური, შიდა „კომპონენტებია“. ეს არის მნიშვნელოვანი პოზიცია, რომელიც, თავის მხრივ, ემყარება სოციალური პროცესების მართვის ცნობიერ და სპონტანურ, ობიექტურ და სუბიექტურ პრინციპებს შორის ურთიერთობას. სოციალური მენეჯმენტის თეორიაში საყოველთაოდ აღიარებულია, რომ საზოგადოება არის „სხვადასხვა დონის თვითმმართველი ქვესისტემების კომპლექსი“ და მასში

¹³ იმანენტია (ლათ. immanens, „შიგნით“) თავად ობიექტის შიგნით მყოფი, თანდაყოლილი.

მოქმედებს არა მხოლოდ ცნობიერი ფაქტორები, რომლებიც დაკავშირებულია ადამიანების მიზანმიმართულ საქმიანობასთან, არამედ თვითმმართველობის სპონტანური ფაქტორებიც. სწორედ ამ ფუნდამენტური პოზიციის საფუძველზე იქმნება შეგნებული მიზანმიმართული მართვის (სახელმწიფო მმართველობის სახით) და სპონტანური (თვითრეგულირების, თვითმმართველობის სახით) თანაფარდობის მეთოდოლოგიური და მისი ოპტიმალური დონის პოვნის საფუძველი.

თვითმმართველობისადმი საზოგადოების დემოკრატიზაციით გაღვიძებული ინტერესი ღღეს გვაიძულებს უფრო ღრმად შევისწავლოთ ამ ინსტიტუტის „სახე“. ამავე დროს, აღმოჩნდა, რომ იგი უკიდურესად მდიდარია თანამედროვე გამოხატვის მრავალფეროვანი ფორმებით. სახელმწიფო უზრუნველყოფს საზოგადოებრივი გაერთიანებების უფლებებისა და კანონიერი ინტერესების დაცვას, მხარს უჭერს მათ საქმიანობას, კანონიერად არეგულირებს მათთვის საგადასახადო და სხვა შეღავათებისა და უპირატესობების მიწოდებას. სახელმწიფო მხარდაჭერა შეიძლება გამოიხატოს საზოგადოებრივი გაერთიანებების გარკვეული სოციალურად სასარგებლო პროგრამების მიზნობრივი დაფინანსების სახით, მათი მოთხოვნით საფუძველზე (სახელმწიფო გრანტები); ნებისმიერი სახის ხელშეკრულების დადება, მათ შორის სამუშაოს შესრულებისა და მომსახურების განვითების; სოციალური დაკვეთა საზოგადოებრივი გაერთიანებების შეუზღუდავი წრის მიერ კონკურსის საფუძველზე სხვადასხვა სახელმწიფო პროგრამის განსახორციელებლად.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საქართველოს შავი ზღვისპირა რეგიონის პორტების მოქმედების ზონა არ შემოიფარგლება მხოლოდ საქართველოსა და შავი ზღვისპირა მეზობელი ქვეყნების აკვატორიებით, არამედ გადის ხმელთაშოა ზღაზე და მსოფ-

ლიო ოკეანეში. მაგრამ შავი ზღვის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში მოქმედებს რამდენიმე სახელმწიფო და სავაჭრო გადაზიდვების სფეროში მათი საქმიანობის კოორდინაციისათვის ამჟამად არსებობს და ფუნქციონირებს რიგი საზოგადოებრივი ორგანიზაციები:

- შავი ზღვის ეკონომიკური თანამშრომლობის საერთაშორისო ორგანიზაცია (BSEC);
- შავი ზღვისა და აზოვის პორტების ასოციაცია (BASPA);
- შავი ზღვის რეგიონის გემთმშენებელთა და გემშემკეთებელთა ასოციაცია (BRASS);
- შავი ზღვის საერთაშორისო კლუბი (IBSC).

ისტორიული გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ რეგიონთაშორისი ერთიანი ბაზრების, საბაჟო კავშირების, შეღავათიანი საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების და თავისუფალი ეკონომიკური ზონების ფორმირება ძირითადად ხორციელდება პორტის, სარკინიგზო და საავტომობილო კვებაზე, რომელთა ინფრასტრუქტურა იქმნება დიდი საპორტო და სასაზღვრო ქალაქების ბაზაზე. კერძოდ, შავი ზღვა-ხმელთაშუა ზღვის ტერიტორიული ბაზარი ყალიბდება IBSC-ის წევრი ქალაქების პორტების მეშვეობით: ტრიესტა (იტალია); სალონიკი, პირეუსი, კოვალა (საბერძნეთი); ბურგასი, ვარნა (ბულგარეთი); იზმირი, ტრაპიზონი, სამსუნი (თურქეთი); გალათი, კონსტანტა (რუმინეთი); ოდესა, ილიჩევსკი, იალტა, ნიკოლაევი, ხერსონი, მარიუპოლი (უკრაინა). შავი ზღვის სატრანსპორტო არტერიები იქმნება BSEC-ისა და ევროკავშირის ეგიდით, როგორც GIS ტექნოლოგიებზე დაფუძნებული საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნების (TKASESA) ფორმირებისა და განვითარების სტრატეგიული გეგმის ნაწილი, სატარიფო პოლიტიკისა და საბაჟო პროცედურების საერთო პრინციპების ჰარმონიზაცია, ასევე მო-

ნაცემთა ელექტრონული გაცვლის საერთაშორისო ერთიან სისტემაში შესვლა ვაჭრობის, კომუნიკაციების, ტრანსპორტის, ფინანსების და ა.შ. EDIFAT/UN სტანდარტების საფუძველზე.

აღსანიშნავია, რომ ამ ორგანიზაციების ფარგლებში განხილება გემთმშენებლობაში საერთო ტექნოლოგიების გამოყენების, კერძოდ, გემთმშენებლობის ერთიანი სისტემის, გემთმშენებლობის კომპონენტებით ვირტუალური ელექტრონული ვაჭრობის და შავი ზღვის საკომუნიკაციო სისტემის შექმნის საკითხი. კერძოდ, BSEC გეგმავს:

- შავი ზღვის რეგიონის ბიზნეს საინფორმაციო ქსელის შექმნას;
- ექსპერტთა ჯგუფის შეხვედრების ორგანიზებას;
- შესაფერისი პარტნიორების იდენტიფიცირებას;
- BSEC-ის წევრების საინვესტიციო პროექტების შესახებ წინადადებების შემუშავებას შემდგომი დაფინანსებისთვის;
- BSEC-ის წევრი კერძო ბანკების საერთაშორისო სისტემაში დანერგვას;
- BSEC-ის ფარგლებში ორმხრივი ბიზნეს-თანამშრომლობის მექანიზმის გამართვას.

საქართველოს მთავრობა მიუთითებს ცენტრალური და რეგიონული ხელისუფლების აღმასრულებელი ორგანოების საზოგადოებრივ ორგანიზაციებთან თანამშრომლობის აუცილებლობაზე. მსოფლიოს მრავალი ქვეყნისგან განსხვავებით, საქართველოში ტრანსპორტი, როგორც ეროვნული ეკონომიკის დარგი და სოციალური სისტემა, დიდი დატვირთვის მატარებელია. ჩვენს ქვეყანას ახასიათებს მოსახლეობის დაბალი ტერიტორიული სიმჭიდროვე, საწვავის და ნედლეულის წყაროების მნიშვნელოვანი დაშორება ძირითადი დასახლებებიდან და

სამრეწველო ცენტრებიდან. ობიექტური სირთულეების კომპლექსი გამწვავებულია საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების საბაზრო მეთოდების ფორმირებაში არსებული ხარვეზებით, რომლებიც წარმოადგენს ამ სფეროში სახელმწიფოს მარეგულირებელი ფუნქციების შესუსტების შედეგს. აქედან გამომდინარე, არსებობს მუდმივი პრობლემები, რომლებიც დაკავშირებულია რეგიონებში საჭირო რესურსების მიწოდების არაადამაკმაყოფილებელ ორგანიზებასთან, ევროპიდან აზიაში და პირიქით ტრანზიტულად მოძრავი სასაქონლო ნაკადების ტრანსპორტირების ქართველი გადამზიდავებისთვის შეთავაზების კლებასთან; ექსპორტ-იმპორტის პროდუქციის ტრანსპორტირებისთვის საკუთარი სატრანსპორტო ბაზრის მნიშვნელოვანი ნაწილის დაკარგვასთან, საწარმოებისა და მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურების პირობების გაუარესებასთან. ამგვარი მდგომარეობის ძირითადი მიზეზებია:

- ქვეყნის სატრანსპორტო კომპლექსის ორგანიზაციული ფრაგმენტაცია, რომელიც აფერხებს დივერსიფიცირებული სატრანსპორტო საწარმოების (მულტიმოდალური გადამზიდავების) ჩამოყალიბებას, რომლებსაც საქართველოს პირობებში შეუძლიათ შეასრულონ მომხმარებლისთვის ტვირთის „კარიდან-კართან“ პრინციპით. ქვეყანაში მსხვილი მულტიმოდალური გადამზიდავების არარსებობა იწვევს იმას, რომ ლოგისტიკის მეცნიერული სიახლეები არ არის გამოყენებული, მულტიმოდალური ტრანსპორტის ტექნოლოგიები არ არის შემუშავებული და შექმნილი კონკრეტული მარშრუტებისთვის, რადგან არ არსებობს ბიზნეს სუბიექტი, რომელიც ეკონომიკურად დაინტერესებულია სისტემური ლოგისტიკური მიდგომითა და მოსახლეობის, საწარმოებისა და რეგიონების საჭიროებების დაკმაყოფილებით;

- პროდუქციის მიწოდებისა და ტრანსპორტირების დაფინანსების ეფექტური მექანიზმების არარსებობა;
- ტრანსპორტის განვითარების სახელმწიფო მართვის სისუსტე და არათანმიმდევრულობა რეგიონულ და რეგიონთაშორის დონეზე.

ვფიქრობთ, მიზანშეწონილი იქნებოდა კომერციული სატრანსპორტო სტრუქტურების კოორდინირებისათვის საქართველოს ტრანსპორტის განვითარების ასოციაციისა და მისი რეგიონული სტრუქტურების შექმნა. რეგიონულ დონეზე პორტების მონაწილეობა არაკომერციულ ორგანიზაციებში, ჩვენი აზრით, ყველაზე ეფექტური სწორედ 2012 წელს გაუქმებული საგაჭრო-სამრეწველო პალატისა და არაკომერციული პარტნიორობის ფარგლებში გახდება. უნდა აღინიშნოს საქართველოს 2001 წლის 26 ოქტომბერს მიღებული კანონის „საქართველოს საგაჭრო-სამრეწველო პალატის შესახებ“ საფუძველზე, მათ აქვთ მრავალი უფლებამოსილება, მათ შორის:

- განახორციელონ ეკონომიკის სფეროში ნორმატიული აქტების პროექტების დამოუკიდებელი ექსპერტიზა, აგრეთვე საწარმოთა და მეწარმეთა ინტერესებზე მოქმედი სხვა საკითხები;
- წარმოადგინონ და დაიცვან თავისი წევრების კანონიერი ინტერესები სახელმწიფო ორგანოებში;
- დაეხმარონ ქართულ და უცხოურ საწარმოებსა და მეწარმეებს გამოგონებების, სასარგებლო მოდელების, სამრეწველო ნიმუშების, საგაჭრო ნიშნების, მომსახურების ნიშნების და ადგილწარმოშობის დასახელებების დაპატენტებაში;
- ქართული და უცხოური საწარმოებისა და მეწარმეების სახელით განახორციელონ ექსპერტიზა, საქონლის ხარისხის, რაოდენობისა და სისრულის კონტროლი;

- საერთაშორისო პრაქტიკის შესაბამისად შეამოწმონ საქონლის წარმოშობის სერტიფიკატები, აგრეთვე საგარეო ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელებასთან დაკავშირებული სხვა დოკუმენტები;
- შეადგინონ და მართონ ქართული საწარმოებისა და მეწარმეების **არასახელმწიფო** რეესტრი, რომელთა ფინანსური და ეკონომიკური მდგომარეობა ადასტურებს მათ, როგორც ბიზნეს პარტნიორების, სანდოობას, საქართველოში და მის ფარგლებს გარეთ;
- მოახდინონ მეწარმეების, მათი გაერთიანებების, კავშირების, ასოციაციების საინფორმაციო სერვისებით უზრუნველყოფა, აგრეთვე მონაწილეობა მიიღონ სერვისების ინფრასტრუქტურის ორგანიზებაში;
- ხელი შეუწყონ ქართული საქონლისა და მომსახურების ექსპორტის განვითარებას, პრაქტიკული დახმარება გაუწიონ ქართველ მეწარმეებს საგარეო ბაზარზე ოპერაციების განხორციელებაში და ვაჭრობის, ეკონომიკური, სამეცნიერო და ტექნიკური თანამშრომლობის ახალი ფორმების დაუფლებაში.

მაგრამ, სამწუხაროდ, ამჟამად სავაჭრო-სამრეწველო პალატა არ წყვეტს მისთვის დაკისრებულ ამოცანებს. იგი ვერ გადაიქცა ორგანიზაციად, რომლის გარშემოც შეიკრიბებოდნენ და გაერთიანდებოდნენ მეწარმეები, რადგან გამოიმუშავენ საგარეოდ სექტორს და არა რეალურ სამუშაო გეგმებს.

პორტი ყოველთვის იყო და კვლავაც დარჩება საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილად. მისი განვითარება ეკონომიკური კომპლექსის ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული სფეროა. სწორედ ამიტომ ვფიქრობთ, რომ უნდა გაერთიანდეს გადამზიდავი კომპანიები და სხვა საწარმოები, რომლებიც ტექ-

ნოლოგიურად და ორგანიზაციულად არიან დაკავშირებული ერთმანეთთან. დიდი ხანია საჭირო იყო ასეთი საწარმოების ქმედებების კოორდინირება, მონაცემთა სპეციალიზებული საინფორმაციო ბანკების შექმნა, რომლებიც უზრუნველყოფდნენ მათ ეფექტურ პრეგნენტაციას რეგიონულ, ქვეყნისა და საერთაშორისო დონეზე.

გარდა ამისა, საბაზრო პირობებში მუშაობის პრაქტიკამ აჩვენა, თუ რამდენად საჭიროა დღეს მსგავსი კოლეგიური ორგანო, რომელსაც შეუძლია არა მხოლოდ სატრანსპორტო სფეროს მუშაკების ძალისხმევითა გაერთიანება იმ ღონისძიებების შემუშავებასა და განხორციელებაში, რომლებიც მიზნად ისახავს მუშაობის ეფექტიანობის გაუმჯობესებას, არამედ ასევე მზადაა წარმოადგინოს საწარმოთა ინტერესები სხვადასხვა სამთავრობო სტრუქტურებში და საერთაშორისო ორგანიზაციებში, რომლებთანაც სულ უფრო ხშირად ამყარებენ კონტაქტს ჩვენი გადაშლილი კომპანიები და პორტები, წარმოადგენენ რა გლობალური სატვირთო ბაზარის უშუალო მონაწილეებს.

იმ შემთხვევაში, თუ შეიქმნება ასოციაცია, რომელიც არ იქნება ორიენტირებული მოგების მიღებაზე, იგი მაქსიმალურად ეცდება სხვა კომერციულ და არაკომერციულ ასოციაციებთან კავშირების დამყარებას და უზრუნველყოფს პორტის ექსპლუატაციის სამეცნიერო და ტექნიკური პრობლემების გადაჭრას, დამატებითი ტვირთის მოზიდვას, წყლის ტრანსპორტისა და პორტების განსხვავებული რეჟიმების ურთიერთქმედების გაუმჯობესება.

ასოციაცია მიმართავს ძალისხმევას წყლის ტრანსპორტის საწარმოების რეფორმის ხელშეწყობაზე, წარმოების თანამედროვე სახეობების განვითარებასა და მათი სამეცნიერო, ტექნიკური და ტექნოლოგიური პოტენციალის მსოფლიო დონის მიღწევაზე. გარდა ამისა, პორტების მონაწილეობა არაკომერციული

ორგანიზაციების საქმიანობაში საშუალებას მისცემს ასოციაციას გააერთიანოს მათი ძალისხმევა, რომელიც მიმართული იქნება:

- მრავალმხრივი ურთიერთობების დამყარებაზე, შენარჩუნებასა და განვითარებაზე წარმოების, ვაჭრობის, ტრანსპორტის, ფინანსური, სამეცნიერო, საგანმანათლებლო და სხვა სფეროებში მოქმედ სხვა კომერციულ და არაკომერციულ გაერთიანებებთან, ასოციაციებთან, კავშირებთან;
- დარგობრივი და რეგიონული ამოცანების სფეროში აქტივობების კოორდინაციაზე, რაც ხელს შეუწყობს პორტების, გადამზიდი კომპანიების მუშაობის სამეცნიერო და ტექნიკური პრობლემების ერთობლივ გადაწყვეტას, ტვირთის დამატებით მოზიდვას, წყლისა და ტრანსპორტის სხვა რეჟიმებს შორის ურთიერთქმედების გაუმჯობესებას, საქმიანი თანამშრომლობისა და ასოციაციის განვითარებას საქართველოში და მის ფარგლებს გარეთ მყოფ პარტნიორებთან;
- სიმპოზიუმების, შეხვედრების, სემინარების და სხვა ლონისძიებების ორგანიზებასა და გამართვაზე;
- სპეციალიზებული საინფორმაციო მონაცემთა ბაზის შექმნაზე, რომელიც უზრუნველყოფს სრულ და ეფექტურ წარმომადგენლობას საერთაშორისო, ქართულ და რეგიონულ დონეზე;
- აქტივობების წამოწყებასა და მხარდაჭერაზე, რომლებიც მიზნად ისახავს შავი ზღვის აუზის წყლის ტრანსპორტის ორგანიზაციებისა და ეკონომიკური სუბიექტების სამეცნიერო და ტექნიკური პოტენციალის განვითარებას, შენარჩუნებას და დაცვას;
- დახმარებაზე ცენტრალურ, რეგიონულ და ადგილობრივ აღმასრულებელ ხელისუფლებასთან, აგრეთვე უცხოელ

პარტნიორებთან კონტაქტების დამყარებაში და გაფართოებაში;

- საჯარო ხელისუფლებისა და ადმინისტრაციის, სასამართლო და სხვა ორგანოებში, საერთაშორისო ორგანიზაციებში ინტერესების უზრუნველყოფაზე და დაცვაზე;
- აქტიური ეკონომიკური პოლიტიკის ფორმირებაში მონაწილეობაზე, რომელიც მიზნად ისახავს შავი ზღვის აუზის სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების სტიმულირებას;
- ხელსაყრელი პირობების ფორმირებაზე ინოვაციების ტრანსფერისათვის მენეჯმენტის, ეკონომიკის, ფინანსების, ტექნოლოგიების და სხვა სფეროებში;
- პორტების, საზღვაო კომპანიების განვითარებისათვისა და წარმოების გააქტიურების მიზნით სოციალურად მნიშვნელოვანი პროექტებისა და პროგრამების შემუშავებაზე და განხორციელებაზე;
- დახმარებაზე მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის გაძლიერებაში;
- შავი ზღვის აუზის წყლის გზებზე ნაოსნობის და მოძრაობის უსაფრთხოების პირობების გაუმჯობესების პროექტების განხორციელებაზე;
- ინფორმაციული, იურიდიული, მარკეტინგული და მომმარაგებელი სერვისების მიწოდებაზე;
- ტრანსპორტის და გემების შეკეთების სერვისების ბაზრის მდგომარეობის შესწავლასა და შეფასებაზე, რეკომენდაციების შემუშავებაზე, რომლებიც გაზრდის კონკურენტუნარიანობას შიდა და საერთაშორისო ბაზრებზე;
- ინტერესების წარდგენაზე სატარიფო ხელშეკრულებების შემუშავებაში;

- კომერციული დოკუმენტაციის ერთიანი ფორმების, რეგულაციების პროექტებში წარდგენილი შეთავაზებების, არსებული რეგულაციების შეცვლის წინადადებების შემუშავებაზე;
- საერთაშორისო ურთიერთობებში ერთიანი კოორდინირებული პოლიტიკის შემუშავებასა და განხორციელებაზე, უცხოელ პარტნიორებთან საქმიანი ურთიერთობების დამყარებაზე, საერთაშორისო ორგანიზაციების და თანამშრომლობის სხვა ფორმების მუშაობაში მონაწილეობაზე;
- წყლის ტრანსპორტის საწარმოების რეფორმირების ხელშეწყობაზე;
- თანამედროვე დარგების განვითარების ხელშეწყობაზე, მათი სამეცნიერო, ტექნიკური და ტექნოლოგიური პოტენციალის მსოფლიო დონემდე გაზრდაზე;
- სახელმწიფო შეკვეთების განსათავსებლად რეგიონულ კონკურსებში მონაწილე საწარმოების მხარდაჭერაზე;
- ადგილობრივ, რეგიონულ და ქვეყნის დონეზე საჯარო ღონისძიებების ინიცირებასა და მხარდაჭერაზე, რომლებიც მიზნად ისახავს წარმოების პოტენციალის განვითარებას, შენარჩუნებას და დაცვას, სამუშაო ადგილების რაოდენობის გაზრდას და საწარმოების დაცვას;
- ფინანსურ, სამეცნიერო, სამრეწველო, სოციალურ და საგანმანათლებლო სფეროებში მოქმედ სხვა კომერციულ და არაკომერციულ ორგანიზაციებთან მრავალმხრივი ურთიერთობების დამყარებაზე, მხარდაჭერასა და განვითარებაზე.

დასკვნები და რეკომენდაციები

პორტები ისტორიულად ემსახურება ქვეყნებისა და ტერიტორიების განვითარების საფუძველს - სწორედ მდინარეების და ზღვების ნაპირებზე შეიქმნა პირველი დიდი ქალაქები, რომლებმაც ჩამოაყალიბეს ცივილიზაციები (ბაბილონი, ათენი, რომი, კონსტანტინოპოლი და ა.შ.). პირველი მსოფლიო სახელმწიფოების გაჩენიდან X საუკუნემდე. საზღვაო პორტები მოქმედებდნენ როგორც დამაკავშირებელი მსოფლიო ეკონომიკის ცენტრალურ ქალაქსა და განუვითარებელ პერიფერიულ ტერიტორიებს შორის - რესურსების წყარო ცენტრის განვითარებისთვის. XI საუკუნიდან საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართული რეგიონების რაოდენობის მატებასთან ერთად, პორტები იქცევა ქალაქს/სახელმწიფოსა და გარე სამყაროს შორის კომუნიკაციის „ფანჯარად“. სწორედ ამ ეტაპზე ყალიბდება პორტების პირველი პროტოტიპები - ძირითადი საერთაშორისო საზღვაო პორტების გადამამუშავებელი საქონლისა და მატერიალური ტვირთების ნაკადები მეზობელი რეგიონებიდან (ვენეცია, გენუა და ა.შ.). აქტიური საზღვაო ვაჭრობა ქმნის წინაპირობებს სავაჭრო ქალაქების - რეგიონული და საერთაშორისო ვაჭრობის უდიდესი ცენტრების (ჰამბურგი, ანტვერპენი და სხვ.) ჩამოყალიბებისთვის.

XVIII საუკუნის მეორე ნახევრის ინდუსტრიული რევოლუცია. ცვლის რეგიონული განვითარების პრიორიტეტებს ვაჭრობიდან წარმოებაზე. საზღვაო ნავსადგურების როლი რეგიონულ განვითარებაში მხოლოდ იზრდება: მრეწველობისთვის საზღვაო ნავსადგურები ქმნიან პროდუქციის გაყიდვის გარე, უფრო დიდ ბაზრებზე შესვლის შესაძლებლობას. პორტის ტერიტორიები ხდება მიმზიდველი ადგილი სამრეწველო წარმოების საწარმოების შესაქმნელად, ხოლო პორტებთან სიახლოვე ან დაშო-

რება მნიშვნელოვანი ხდება სამრეწველო საწარმოს ადგილმდებარეობის გადანაცვეტისას.

ისტორიული განვითარების ყველა ეტაპზე საზღვაო ნავსადგურები უზრუნველყოფდნენ რეგიონს ბრდის დამატებით შესაძლებლობებს მსოფლიო ეკონომიკური ურთიერთობების სისტემაში ჩართულობის გამო. თანამედროვე საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში, რომელიც ჩამოყალიბდა 60-იან წლებში. XX საუკუნე საზღვაო ქსელის ძირითადი ელემენტებია საერთაშორისო საზღვაო პორტების ები, სადაც საკონტეინერო ტვირთების ნაკადების ბოლომდე გადაზიდვა ხორციელდება როგორც ზღვიდან ზღვით, ასევე ზღვიდან სახმელეთო ტრანსპორტით. ამჟამად -პორტი არის -კონტეინერის პორტი, რომელიც გამოირჩევა სტრატეგიული მდებარეობით საზღვაო ქსელის ძირითად მარშრუტებზე, ან ვრცელი ტვირთის ზონით; ზოგადად ტვირთების გადაზიდვისა და სატრანზიტო ტვირთების მაღალი დონე, კერძოდ, რეგიონის სხვა პორტებთან შედარებით დიდი გემების მიღების შესაძლებლობა, დიდი გემების ხშირი გამოძახებები.

რეგიონულ ეკონომიკაზე სატრანსპორტო კომპლექსის გავლენის თეორიულმა ანალიზმა აჩვენა, რომ საპორტო სექტორი საკვანძო ფაქტორია საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების უზრუნველსაყოფად. საპორტო რეგიონის ეკონომიკისთვის საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართვას შეიძლება ჰქონდეს როგორც დადებითი, ასევე უარყოფითი გავლენა, რაც დაკავშირებულია ისეთ ფაქტორებთან, როგორიცაა კონკურენციის დონე რეგიონულ ბაზრებზე, რეგიონულ საგზაო ქსელზე დატვირთვის ცვლილება ტერიტორიების სატრანზიტო გამოყენებისას. საგარეო სავაჭრო კონტრაგენტების მიერ და გარემოსდაცვითი კომპონენტი. ამავდროულად, გლობალური წარმოების სისტემების

(GPS) ფორმირებისა და ეკონომიკურ სივრცეში ცენტრიდანული ძალების მოქმედების გამო, პორტების, როგორც ეკონომიკური სუბიექტების მდებარეობა, მიმზიდველად გამოიყურება საწარმოო ობიექტების ადგილმდებარეობისთვის.

პორტების ორმხრივი გავლენა რეგიონულ ეკონომიკაზე მდგომარეობს ერთი მხრივ საქონლის ბაზრებზე წვდომის პირობების, დასაქმებისა და საგადასახადო ბაზის მოცულობის შეცვლაში და, მეორე მხრივ, სახმელეთო სატრანსპორტო ქსელზე დამატებითი დატვირთვისა და გარემოზე უარყოფითი გავლენის მოხდენაში.

ევროპის უდიდესი პორტების (როტერდამის, ანტვერპენის, ჰამბურგის პორტები) და იმ რეგიონების ეკონომიკურ პარამეტრებზე, რომლებშიც ეს პორტები მდებარეობს (გროტ-რიჟმონდის რეგიონი, ანტვერპენის პროვინცია, ჰამბურგის შტატი) სტატისტიკური მონაცემების რეგრესიული ანალიზის საფუძველზე, დადგინდა, რომ, როგორც საზღვაო ტრანსპორტის საწარმოებს, პორტებს აქვთ მნიშვნელოვანი გავლენა მხოლოდ GRP-ის დონეზე. ასე, მაგალითად, ანტვერპენის პორტის ტვირთბრუნვის 1 მილიონი ტონით გაზრდით, ანტვერპენის პროვინციის GRP 142,86 მილიონი დოლარით გაიზრდება.

არ იყო აღმოჩენილი მნიშვნელოვანი კავშირი პორტის ტვირთბრუნვის ღირებულებასა და დასაქმებულთა რაოდენობას შორის. ამავდროულად, -პორტების წვლილი სამუშაო ადგილების შექმნაში ძალზე მნიშვნელოვანია: შესწავლილი პორტებისთვის, მხოლოდ პორტისა და სამრეწველო სექტორებში დასაქმების მოცულობა მერყეობს 60,6 ათასი ადამიანისგან. (ანტვერპენის პორტი) 93,9 ათასამდე ადამიანი. (როტერდამის პორტი).

პირდაპირი დამატებული ღირებულების მოცულობა, რომელიც წარმოიქმნება ძირითადად პირდაპირი საპორტო საქმიან-

ნობით და სამი პორტიდან (როტერდამის, ანტვერპენის, ჰამბურგის პორტები) სამრეწველო საწარმოების მუშაობით, არის დაახლოებით 12 მილიარდი ევრო წელიწადში, ჯამური დამატებული ღირებულება აღწევს 20 მილიარდ ევროს.

სამრეწველო საწარმოებს მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს პორტებში შექმნილი დამატებითი ღირებულების მთლიან რაოდენობაში: გამოკვლეული პორტების საშუალო ღირებულება იყო 35,5%. დამატებული ღირებულების შექმნაში უფრო დიდი წვლილი შეაქვს წარმოებაში ჩართულ პერსონალს. ბიზნესისთვის, ეს ნიშნავს, რომ ნაკლები თანამშრომელი ქმნის უფრო მეტ დამატებულ ღირებულებას რეგიონისთვის, ეს ნიშნავს, რომ ინდუსტრიული სექტორი უფრო დიდ წვლილს შეიტანს GRP-ში. შესაბამისად, შესაბამისი რეგიონების ხელისუფლება მხარს უჭერს პორტებს ლოგისტიკური და სამრეწველო შესაძლებლობების შექმნაში.

2023 წლის მდგომარეობით შესწავლილია სამი პორტი - ჰამბურგის პორტი, სანკტ-პეტერბურგის დიდი პორტი და გდანსკის პორტი. სკანდინავიის ქვეყნებიდან ტრანზიტული ტვირთების გადამუშავების სპეციალობით და მთლიანობაში ტვირთბრუნვით, -პორტად, შესაძლოა გოტენბურგის პორტი ჩამოყალიბდეს, რომელიც ამჟამად არ აკმაყოფილებს -პორტის კრიტერიუმებს. სხვა ინდიკატორების თვალსაზრისით, დანიშნული პორტები ასევე არ აკმაყოფილებს აუცილებელ კრიტერიუმებს.

გამოკვლეული რეგიონის პორტებში ინდუსტრიული კლასტერების შექმნის მიზანშეწონილობა განისაზღვრება მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების თანამედროვე მახასიათებლებით: (i) პორტის რაიონებში განვითარებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის არსებობით და (ii) სპეციალური ეკონომიკური ზონების მდებარეობით პორტის რაიონებში ან მათი უშუალო სიახ-

ლოვეს. ამ საზღვაო ნავსადგურებში ახალი ინდუსტრიული ზონების, როგორც ტერიტორიული ერთეულების, შექმნა შესაძლებელია მხოლოდ სახელმწიფო-კერძო პარტნიორობის ეფექტური მექანიზმების საფუძველზე. კერძო ინვესტორების მონაწილეობა მნიშვნელოვანი სამრეწველო და ინფრასტრუქტურული ობიექტების მშენებლობაში ხელს უწყობს ინოვაციური ტექნოლოგიების დანერგვას, უახლესი ტექნიკის გამოყენებას და მაღალკვალიფიციური სპეციალისტების მოზიდვას.

საპორტო რაიონებში ბიზნესის მოზიდვის მნიშვნელოვანი ფაქტორია პორტების, როგორც სატრანსპორტო სისტემის ელემენტების, სისტემატური და უწყვეტი განვითარების უზრუნველყოფა. პორტებს უნდა ჰქონდეთ კონკურენტული უპირატესობები რეგიონის სხვა პორტებთან შედარებით და გააძლიერონ მათი კონკურენტული უპირატესობები. ამასთან დაკავშირებით, პორტის მენეჯმენტმა ყურადღება უნდა მიაქციოს საზღვაო ხაზებთან თანამშრომლობას, რომლებიც ქმნიან გლობალურ და რეგიონულ სატრანსპორტო ქსელებს.

პორტი ყოველთვის იყო და კვლავაც დარჩება საქართველოს ეკონომიკის მნიშვნელოვან ნაწილად. მისი განვითარება ეკონომიკური კომპლექსის ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული სფეროა. სწორედ ამიტომ ვფიქრობთ, რომ უნდა გაერთიანდეს გადამზიდავი კომპანიები და სხვა საწარმოები, რომლებიც ტექნოლოგიურად და ორგანიზაციულად არიან დაკავშირებული ერთმანეთთან. დიდი ხანია საჭირო იყო ასეთი საწარმოების ქმედებების კოორდინირება, მონაცემთა სპეციალიზებული საინფორმაციო ბანკების შექმნა, რომლებიც უზრუნველყოფდნენ მათ ეფექტურ პრეზენტაციას რეგიონულ, ქვეყნისა და საერთაშორისო დონეზე.

გარდა ამისა, საბაზრო პირობებში მუშაობის პრაქტიკამ აჩვენა, თუ რამდენად საჭიროა დღეს მსგავსი კოლეგიური ორგა-

ნო, რომელსაც შეუძლია არა მხოლოდ სატრანსპორტო სფეროს მუშაკების ძალისხმევითა გაერთიანება იმ ღონისძიებების შემუშავებასა და განხორციელებაში, რომლებიც მიზნად ისახავს მუშაობის ეფექტიანობის გაუმჯობესებას, არამედ ასევე მზადაა წარმოადგინოს საწარმოთა ინტერესები სხვადასხვა სამთავრობო სტრუქტურებში და საერთაშორისო ორგანიზაციებში, რომლებთანაც სულ უფრო ხშირად ამყარებენ კონტაქტს ჩვენი გადამზიდი კომპანიები და პორტები, წარმოადგენენ რა გლობალური სატვირთო ბაზარის უშუალო მონაწილეებს.

იმ შემთხვევაში, თუ შეიქმნება ასოციაცია, რომელიც არ იქნება ორიენტირებული მოგების მიღებაზე, იგი მაქსიმალურად ეცდება სხვა კომერციულ და არაკომერციულ ასოციაციებთან კავშირების დამყარებას და უზრუნველყოფს პორტის ექსპლუატაციის სამეცნიერო და ტექნიკური პრობლემების გადაჭრას, დამატებითი ტვირთის მოზიდვას, წყლის ტრანსპორტისა და პორტების განსხვავებული რეჟიმების ურთიერთქმედების გაუმჯობესება.

ნაშრომში ავტორის მიერ შემუშავებული და წარმოდგენილი თეორიული დებულებები და პრაქტიკული რეკომენდაციები მიზნად ისახავს პორტების ეფექტიანობის გაუმჯობესებას განვითარებადი ბაზრის ურთიერთობების პირობებში, აგრეთვე ადგილობრივი მწარმოებლების როლისა და მნიშვნელობის გაზრდას ქვეყნების ეკონომიკაში.

გამოყენებული ლიტერატურა

- ალფენიძე, მ., სეფერთელაძე, ზ., & დავითაია, ზ. (2008). შავი ზღვის-პირეთის რაციონალური ბუნებათსარგებლობის ლანდშაფტურ-ეკოლოგიური კვლევა და ანთროპოგენური პროცესების რეგულირება-მართვა. *81*, გვ. 329-339. თბილისი: „უნივერსალი“.
- ბერაია, პ. (2023). *საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტი გარდამავალ და დამოუკიდებლობის პერიოდში (მონოგრაფია)*. თბილისი.
- ბერიძე, ფ. (2008). შავი ზღვის სანაპიროს ფორმირების ბუნებრივი და ანთროპოგენური ფაქტორები. *N2*, PG. 180-184. თბილისი: „უნივერსალი“.
- გეგბაია, ბ., & წილოსანი, ა. (25 მარტი 2020 წ.). ევრაზიის რეგიონის სატრანსპორტო დერეფნების, გლობალური განვითარების სტრატეგიების ინიციატივებისა და ეკონომიკური გაერთიანებების მიმოხილვა, *N2. ჟურნალი „ინოვაციური ეკონომიკა და მართვა“* *N2*, გვ. 95-103. <http://iem.ge/ojs/index.php/journal/article/view/27/18>
- გეგბაია, ბ., გოლეთიანი, ქ., ბაქრაძე, გ., & გვარიშვილი, ლ. (2024). მენარმეობის გამოწვევები და განვითარების შესაძლებლობები საქართველოში. *საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენციის „ინოვაციებისა და მენარმეობის შესახებ“, მასალები*. თბილისი.
- გითოლენდია, გ. (2018). საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან დაახლოებისა და შემდგომი თავსებადობის გზები. *ეკონომისტი(N3)*, 52-59.
- გოჩიტაშვილი, თ. (2014). გოჩიტაშვილი თ. ნავთობისა და გაზის სატრანსპორტო მილსადენები (არსებული და პერსპექტიული). თბილისი. <http://weg.ge/sites/default/files/1.-energy-transit-projects.pdf>.

- თოიძე, ე. (17 ოქტომბერი 2009). *The Georgian Times*.
http://www.geotimes.ge/index.php/uploads/images/uploads_sc_ript/news/images/call_ICC.swf?m=home&newsid=23063
- ინტერნეტ-გამოცემა bpn. (2022). საქართველოს პორტები. თბილისი, საქართველო. <https://www.bpn.ge/article/20177-sakartvelos-portebi/>;
- კანკაძე, ჯ., რუხაძე, თ., ტაბატაძე, გ., & კანკაძე, ა. (2018). *ეკონომიკის უახლესი ლექსიკონი*. თბილისი: საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი.
https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/274192/1/Uaxlesi_e_konomikuri_leqsikoni.pdf
- კანკაძე, ჯ., რუხაძე, თ., ტაბატაძე, გ., & კანკაძე, ა. (2018). *ეკონომიკის უახლესი ლექსიკონი*. თბილისი: საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი.
https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/274192/1/Uaxlesi_e_konomikuri_leqsikoni.pdf
- კიკნაძე, ა., ჯანელიძე, ჯ., & ტატაშვილი, ზ. (2000). *შავი ზღვა. საქართველოს გეოგრაფია; ნაწილი I*. თბილისი: “მეცნიერება”.
- კინწურაშვილი, ნ. (ივლისი 2019). ლიზინგის მომწესრიგებელი ნორმები და მათი გამოყენების სასამართლო პრაქტიკა. *სადოქტორო დისერტაცია*. თბილისი, საქართველო, ქვემო ქართლი: ივ.ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი.
https://openscience.ge/bitstream/1/1001/1/samagistro%20kint_surashvili.pdf
- ლომინაძე, გ., & პაპაშვილი, ი. (2013). კახაბერის ვაკის ზღვის სანაპირო ზონის თანამედროვე განვითარება. *შრომათ კრებული N5* (გვ. 39-42). თბილისი: “თსუ გამომცემლობა”.
<http://www.gurianews.com/2013-08-24-19-55-58/2013-08-23-05-57-30/11913-2013-08-05-12-19-56.html>

- რეხაძე, ნ., ალფენიძე, მ., დავითაია, ე., & სეფერთელაძე, ზ. (2013). კოლხეთის შავი ზღვისპირეთის რაციონალური ათვისების პრობლემები. შრომათა კრებული N5. *შრომათა კრებული N5* (გვ. 96-99). თბილისი: თსუ გამომცემლობა. შპს. „გამა კონსალტინგი“.
- სატრანსპორტო ლოგისტიკა. (2016). თბილისი. <http://vet.ge/wp-content/uploads/2015/08/studentis-saxelmdzgvanelo-satransporto-lojistika.pdf>
- საქართველოს მთავრობა. (24 მარტი 1992). *ხელშეკრულება რუმინეთის მთავრობასა და საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობას შორის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირებისა და სამეცნიერო-ტექნიკური თანამშრომლობის შესახებ*. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1211964?publication=0>
- საქართველოს მთავრობა. (31 დეკემბერი 2010). *საქართველოს სასაზღვრო ზოლსა და საბაჟო კონტროლის ზონებში სანიტარიულ-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების ტექნოლოგიური სქემისა და სანიტარიულ-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესის დამტკიცების შესახებ*. საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1755145?publication=0>
- საქართველოს მთავრობა. (2023). *“საქართველოს მთავრობის სტრუქტურის, უფლებამოსილებისა და საქმიანობის წესის შესახებ”*. თბილისი, საქართველო: საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2062?publication=44>
- საქართველოს მთავრობა. (2023). *„ელექტროენერგიის ტარიფების შესახებ“*. თბილისი, საქართველო: საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე .

საქართველოს მთვრობა. (2022). საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი. *საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე*. თბილისი, საქართველო.

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=1>
29

საქართველოს პარლამენტი. (2022). საქართველოს კონსტიტუცია (ბოლო რედაქცია). *საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე*. თბილისი, საქართველო.

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/30346?publication=3>
6

საქართველოს პრეზიდენტი. (29 09 2006). ბრძანებულება. „*საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური გაჯანსაღებისა და ეკონომიკური ზრდის პროგრამის დამტკიცების შესახებ*. თბილისი, საქართველო: საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე.

<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1252986?publication=0>

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური. (2023). სტატისტიკური წელიწადეული 2023. თბილისი, საქართველო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური.

ტყეშელაშვილი, გ., & კილასონია, ბ. (2017). ტყეშელაშვილი გ., კილასონია ბ., საქართველოს ტრანსპორტის მდგომარეობის ანალიზი და პერსპექტივა; ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტის საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია „*ეკონომიკური განვითარების სტრუქტურული და ინოვაციური პრობლემები*“. თბილისი: ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პაატა გუგუშვილის სახელობის ეკონომიკის ინსტიტუტი.

ფეიქრიშვილი, მ. (1998). *საქართველოში თავისუფალი ეკონომიკური ზონების შექმნის მნიშვნელობა საგარეო ვაჭრობის განვი-*

- თარებაში. თბილისი, საქართველო: გამომცემლობა “მეცნიერება”.
- ქოქოლაძე, ტ. (2012). *საქართველოს საზღვაო პორტების მდგომარეობა და განვითარების პრობლემები*. თბილისი.
- შემოსავლების სამსახური. (2023). გადასახადების განაკვეთები და გადახდის პირობები.
https://old.rs.ge/common/get_doc.aspx?id=7564
- შენგელია, ზ. (ივლისი 2021). ლიზინგი ქართული კანონმდებლობითა და სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით. *სადოქტორო დისერტაცია*. თბილისი, საქართველო, ქვემო ქართლი: ღია საქანავლო უნივერსიტეტი.
<https://openscience.ge/bitstream/1/2065/1/Zurab%20Shengeli%20Samagistro.pdf>
- წილოსანი, ა. (2023). *კონკურენტული სტრატეგიები საქართველოს საკონტეინერო გადაზიდვებში და გლობალურ სატრანსპორტო ბაზარზე ინტეგრაციის პერსპექტივები, მონოგრაფია*. თბილისი.
- ხაზარაძე, მ. (2022). *ანაკლიის პორტს საკუთარი კანონმდებლობა ექნება*. თბილისი: კავკასია უნივერსიტეტი. მ. ხაზარაძის გამოსვლა კავკასიის უნივერსიტეტში. საიტი:
<https://www.interpressnews.ge/ka/article/533208-mamuka-xazaraze-anakliis-ports-tavisi-kanonmdebloba-ekneba-gvindarom-am-zonashi-iqos-londonis-arbitrazhis-analogi>.
- ჯაფარიძე, ს. (2022). *კლასტერების ფორმირების შესაძლებლობები და პერსპექტივა საქართველოს საზღვაო-საჰაერო ნავსადგურებში და მასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო სისტემებში*. თბილისი. https://bsu.ge/text_files/ge_file_16934_1.pdf
- მსოფლიო ბანკი. (2023). *WB REPORT*. NY. Получено из URL: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>

- საქსტატი. (2024). *147 ქართული კომპანია*. Получено из <https://gmc.org.ge/ka/news/237?fbclid=IwAR1tBpBKIEz5k1n5WgytdgACFGynfBqpgV3GFoRJZolUSGk2jvSFdJw3Yac>
- საქსტატი. (2024). *მოსახლეობა*. თბილისი: საქსტატი გე. Получено из <https://www.geostat.ge/ka/modules/categories/93/regionuli-statistika>
- Abuseridze, G., Paresashvili, N., Maisuradze, T., Gechbaia, B., Gvarishvili, L., & Grasis, J. (2023). Covid-19 And Related Government Regulations' Impact On Employment In Georgia. *Journal Business Management* (1), 81-100.
- Alexander, B. (2015). 4PL providers see logistics as a decisive factor in a concrete fight. *Sea Logistics* (N3), pg. 26-27.
- Ansoff, I. H. (1979). *Strategic management*. New York: Wiley, New York.
- APICS. (2011). APICS Certified Supply Chain Professional: Learning System: Version 2.2. Module 2. Building Competitive Operations, Planning, and Logistics. (301 p. - *Bibliography*: p. 279-281. - *Cumulative Course Index*: p. 282-301. - 2183-13.). Chicago, USA: Chicago: APICS,. <http://www.apics.org/credentials-education/credentials/cscp>
- Ballou, H. R. (2019). *Business Logistics Management*. New York: Prentice-Hall International, Inc.
- Bazerman, M. (2017). *Judgment in Managerial Decision-Making, 4th ed.* New York: New York: Wiley.
- BIMCO. (2023). BIMCO; Container Shipping Market Overview & Outlook Record high influx of capacity burdens market Q3. https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/09/BIMCO-Container-Shipping-Market-Overview-Outlook-Q3-2023_09.pdf
- BIMCO. (March 2024 г.). *Liquid, solid bulck and other cargos*. BIMCO, cargo; <https://www.bimco.org/cargo>

- BPMN Object Management Group. Business Process Management Initiative (OMG BPMN). <http://www.bpmn.org>
- Branch, A. E. (2013). Elements of port operation and management//London. *Cargo Systems* (7), 2.
- Clemen, R. (2016). *Making Hard Decisions*. Duxbury.
- Commission of European Communities. (2021). TOWARDS A NEW MARITIME STRATEGY. NY. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0081:FIN:EN:PDF>
- Commission of European Communities. (July 2021 r.). TOWARDS A NEW MARITIME STRATEGY; EU. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0081:FIN:EN:PDF>
- Cooper, J., Browne M., & Peters, M. (2021). European Logistics: markets, management, and strategy. *Oxford, Blackwell Publishers*, 331.
- Cooper, J., Browne, M., & Peters, M. M. (2021). *European Logistics: markets, management, and strategy*. Oxford: Oxford, Blackwell Publishers.
- Coyle, J. J., Bardi, E. J., & Langley C.J Jr. (2019). *Zarządzanie logistyczne*. Warszawa: PWE.
- Estache A., S. J. (2019). The Rise, the Fall, and the Emerging Recovery of Project Finance in Transport. 38. Washington D.C., USA: The Washington D.C.: The World Bank,
- Estache, A., & de Rus, G. (2020). Privatization and regulation of transport infrastructure: guidelines for policymakers and regulators//The World Bank. 332. Washington D.C., USA.
- EUR_Lex. (2022). Access to European Union Law. EU. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/state-aid-maritime-transport.html>

- European Commission, Supply Chain Council. (June 2019 r.). White Paper -Luxembourg: Commission of the European Communities, 109 p.197. *White Paper: European transport policy for 2030: Time to Decide*, 109-197. Luxembourg, EU: Commission of European Communities.
- European Commission. (2023). European Commission: Mobility and Transport. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes_en
- European Commission. (2023). Mobility and Transport. Brussels, EU. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes_en
- Gechbaia, B., & Gvarishvili, L. (2022). Modern Trends of Regional Development of Georgia and Competitiveness of Regions. *MIRDEC 19th International Academic Conference Economics, Business and Contemporary Discussions in Social Science, MIRDEC*, (PG. 37). Barcelona, Spain.
- Gechbaia, B., Goletiani, K., & Gvarishvi, L. (2023). Development of Accounting, Audit, and Taxation in the Conditions of Innovative Transformation of Socio-Economic Systems. *Thesis XI the International Scientific and Practical Conference: Georgian Business in the Context of Integration with Europe*.
- Gechbaia, B., Maisuradze, T., Paresashvili, N., Goletiani, K., & Gvarishvili, L. (2023). International Conference in Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering (ISCMEE 2023). *Challenges and barriers in the transition to circular economy business models*. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340801016>
- Gross, R. (2008). British ports policies since 1945. *Transport, economy, and policy* (1), 326.
- Hertz, D. (September-October 2019 r.). Risk analysis in capital investment. *International Journal of Operations and Production Management*, 5, 18.

- Hertz, S., & Alfredsson, M. Strategic development of third-party logistics providers. *Industrial Marketing Management (Elsevier Science)*, 32 (2), 139-149.
- International Convention on Standards of Training. (1978). Certification and Watchkeeping for Seafarers. New York, USA. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>
- International Convention on Standards of Training. (2018). *Certification and Watchkeeping for Seafarers*. EU. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>
- International Register of Shipping. (2021). Brussels, European Union. <https://intlreg.org/>
- International Register of Shipping. (2023). New York, USA. <https://intlreg.org/>
- Kahneman, D. and Tversky, A. (2022). Prospect theory: an analysis of decision under risk. *Econometrica*, 47, 262-90.
- Kogut, B., & Kulatilaka, N. (2014). Options thinking and platform investments: investing in opportunity. *California Management Review*, 36, 52-71.
- Mohr, N. (2020). Distribution for the small business. *Biddies Limited, Guilford.*, 184.
- Oxford English Dictionary. (September 2023). Oxford UP. DOI: <https://doi.org/10.1093/OED/1206711036>.
- Porter M., B. G. (2022). *Innovative Capacity and Prosperity: The Next Competitiveness Challenge in the Global Competitiveness Report*. New York, USA: NY Publisher.
- Protopopova, N., Andreyeyeva, N., & Gvarishvili, L. (2022). Financial Strategy as A Guarantee of The Economic Security Of The Enterprise. *PHILOSOPHY, ECONOMICS AND LAW REVIEW*,

- 2(2), 120-127. https://phelr.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/2_2/PhERL-2_2022-120-127.pdf
- Raiffa, H. (2018). *Decision Analysis*. Addison-Wesley.
- Robert, S. K., & Cooper, R. (2022). *Cost & Effect: Using Integrated Cost Systems to Drive Profitability and Performance*. Boston: Harvard Business School Press.
- Schlesinger, R. J. (1968). *Defense Planning and Budgeting: The Issue of Centralized Control*. Washington D.C., USA: Washington: Industrial College of the Armed Forces. <https://www.rand.org/pubs/papers/P3813.html>
- Shapiro, J. (2021). *Modeling the Supply Chain*. DUXBURY: Thomson Learning.
- SHIPS FOR SALE (vessels for sale). 2024. https://shipsforsale.su/catalog/tankers/dwt_5000_10000/
- Smith, J. A. (2015). Valuing risky projects: option pricing theory and decision analysis. *Management Science* N41, 795-816.
- THE REVIVAL OF COMMERCIAL SHIPBUILDING IN THE USA. (2022). <https://trid.trb.org/View/444884>
- Word, J. M. (2018). *Word, J. M. Integrated Business Processes with ERP Systems (Prl) [Text] / Jeffrey Word, Simha R. Magal. (S. R. Jeffrey Word) New York, USA: New York: John Wiley & Sons Inc. 2010- 08-16, Prl,*
- Бродель, Ф. (2007). Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV-XVIII вв. Москва, РФ: Время мира.
- Эглит, Я. (2013). *Транспортный узел: к вопросу об организации деятельности* (Т. 44).